

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'Approvisionnement de la France par ses Colonies

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 17 novembre 1928, à 2 heures

PAR

Jean ROBLIN

Ancien élève de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Président : M. Nogaro

Suffragants : { MM. Maunier } Professeurs
 Perreau }

PARIS

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

1928

L'Approvisionnement
de la France
par ses Colonies

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

L'Approvisionnement de la France par ses Colonies

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 17 novembre 1928, à 2 heures

PAR

Jean ROBLIN

Ancien élève de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Président : M. Nogaro

Suffragants : { MM. Maunier }
 Perreau } *Professeurs*

PARIS

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & C^{ie}

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

1928

*17885



L'APPROVISIONNEMENT DE LA FRANCE PAR SES COLONIES

INTRODUCTION

La France, comme presque tous les autres pays, n'est pas dans une situation qui lui permet d'avoir une économie fermée. Elle doit faire venir de l'extérieur des produits d'alimentation et surtout des matières premières nécessaires à son industrie.

Avant 1914, nous pouvions acheter sans trop de difficultés à l'étranger ce qui nous manquait. Les matières premières étaient suffisamment abondantes, les pays neufs ne commençant qu'à entrer dans la phase industrielle.

Depuis la guerre, la compétition pour les matières premières n'a fait qu'augmenter. Les pays producteurs, dont la population et le capital se sont accrus, ont en effet développé leur industrie et on peut prévoir qu'ils enverront en Europe de moins en moins de produits bruts et de plus en plus d'objets fabriqués ; importante menace pour l'industrie du vieux monde qui voit avec appréhension s'approcher le jour où elle ne pourra plus s'alimenter.

A cette situation nouvelle, il faut une politique économique également nouvelle qui s'y adapte le plus possible.

C'est vers les régions incultes mais prometteuses que les nations d'Europe tournent leurs regards.

La France, elle, possède des colonies que lui ont conquises quelques-uns de ses fils à l'esprit à la fois entreprenant et clairvoyant ; les Ferry, les Etienne, les Gallieni, les Lyautey et bien d'autres nous ont conduits au Tonkin, à Madagascar, dans l'Afrique Centrale, au Maroc, malgré l'inertie et même l'opposition qu'ils ont eue à vaincre et nous avons aujourd'hui un empire dix-huit fois grand comme la France.

Cet empire, qui se place immédiatement après celui de l'Angleterre, est un atout formidable pour notre pays dans l'âpre lutte économique d'après guerre. La France semble vraiment privilégiée par rapport aux autres nations, car elle pourrait tirer de ses possessions une grande partie des produits qui lui manquent, et se libérer ainsi de la sujétion étrangère.

Mais cela n'est pas tout ; il ne suffit pas à la France d'avoir des colonies pour que son approvisionnement soit assuré ; il lui faut encore les exploiter ; il lui faut tirer de leur sol et de leur sous-sol les matières premières et les transporter.

La phase de la conquête paraît close ; celle de l'organisation, amorcée doit se continuer sans relâche. Il convient que l'énergie, la volonté, les capitaux de tous les Français tendent à la mise en valeur de leur magnifique empire.

Dans les lignes qui vont suivre, nous examinerons la question de l'approvisionnement de la France par ses colonies, en nous bornant à étudier les deux points suivants :

1° Ce dont la France a besoin et ce qu'elle trouve dans ses colonies ;

2° Conditions d'utilisation des colonies pour l'approvisionnement de la France.

PREMIÈRE PARTIE

**CE DONT LA FRANCE A BESOIN
ET CE QU'ELLE TROUVE DANS SES COLONIES**

CHAPITRE PREMIER

Les importations totales et les importations coloniales en 1927 Leur comparaison

Les besoins de la France sont mesurés par le nombre de francs qu'elle dépense pour se procurer les objets et les matières nécessaires à l'alimentation de ses habitants et à la marche de ses industries, ou encore par le tonnage de ces objets ou matières.

Les sources où l'on peut puiser les renseignements les plus certains sont principalement les statistiques mensuelles publiées par l'Administration des douanes.

Les statistiques mensuelles comportent des tableaux contenant les poids et les valeurs des différents produits relatifs au commerce spécial de la France avec l'étranger et avec ses colonies.

Les produits sont divisés en trois catégories :

Objets d'alimentation	{	Importations et exportations
Matières nécessaires à l'Industrie		
Objets fabriqués		

Ce sont les importations qui nous intéressent principalement et parmi elles les deux groupes concernant les

objets d'alimentation et les matières nécessaires à l'industrie. Les importations d'objets fabriqués par les colonies sont, en effet, sans importance et, en tous cas, ne sauraient constituer un besoin comparable aux autres.

Nous ne nous occuperons donc, dans la suite, que des objets d'alimentation et des matières nécessaires à l'industrie.

Pour déterminer les besoins de la France et ce qu'elle trouve dans ses colonies, nous avons dressé pour 1927 un tableau comprenant quatre colonnes.

Dans la première figurent les articles ou groupes d'articles importés en France. On les a rangés par valeur décroissante. Il est, en effet, intéressant de bien mettre en évidence les produits qui nous coûtent le plus cher, et qui contribuent le plus à influencer notre balance commerciale. Pour ne pas allonger indéfiniment cette nomenclature, on s'est contenté de considérer ceux dont la valeur est supérieure à 100 millions.

Dans la deuxième colonne sont inscrites les valeurs totales de ces produits.

Dans la troisième se trouvent les valeurs des importations des colonies.

Dans la quatrième se trouve la part proportionnelle des colonies, comparaison des valeurs des produits coloniaux à celles des importations totales.

Cette comparaison est possible puisqu'il s'agit de produits achetés au cours de la même année. Il y a 49 produits ou groupes de produits comprenant des objets d'ali-

mentation et des matières nécessaires à l'industrie dont le prix d'importation est supérieur à 100 millions de francs.

Nos colonies nous en envoient une part plus ou moins grande pour 31 d'entre-eux ; la part des 17 autres est nulle ou inférieure à 1 %.

N ^o	Produits rangés par valeur décroissante	Importations en 1927 (en valeur)		
		Imp. totales en 1000 fr.	Imp. totales en 1000 fr.	Compa- raison %
	Produits > 1 milliard			
1	Laine	5 527 537	186 455	3,2
2	Céréales (graines et far.)	4 536 793	333 221	7,5
3	Coton (laine et déchets)	3 896 175	68 531	1,8
4	Houille	3 850 844	»	0
5	Graines, fruits oléagineux	2 315 704	672 014	29
6	Vins (mustelles compris)	2 227 121	1 596 597	70
7	Pierres gemmes	1 817 045	2 715	0,15
8	Perles fines	1 731 886	42	0
9	Soie et bourre de soie	1 678 180	9 554	0,57
10	Café	1 541 802	55 465	3,6
11	Huiles minér. et essence	1 486 944	»	0
12	Peaux et pelleteries	1 049 887	187 256	18
13	Bois communs	1 019 654	17 720	1,8
		32 679 572	3 129 580	9,6 %

N°	Produits rangés par valeur décroissante	Importations en 1927 (en valeur)		
		Imp. totales en 1000 fr.	Imp. totales en 1000 fr.	Compa- raison ‰
	Produits $\left\{ \begin{array}{l} < 1 \text{ milliard} \\ > 500 \text{ millions} \end{array} \right.$			
14	Caoutchouc	825 661	135 553	16,5
15	Viandes fraîches et frigor.	722 472	13 972	1,9
16	Fruits de table	716 453	147 476	21
17	Cuivre	700 150	7 388	1,6
18	Sucres	624 776	279 229	45
19	Huiles lourdes	605 328	»	0
20	Minerais	559 778	103 603	18,5
		4 754 618	687 221	14,4 ‰
	Produits $\left\{ \begin{array}{l} < 500 \text{ millions} \\ > 200 \text{ millions} \end{array} \right.$			
21	Nitrate de soude	472 161	»	0
22	Lin	403 997	136	0,03
23	Jute	381 657	3 462	0,9
4	Pâte de cellulose	374 971	253	0,07
25	Riz	362 944	282 567	77
26	Goudron minéral	355 418	»	0
27	Eau-de-vie et esprits	343 487	294 180	85
28	Pierres et terres	341 014	176 016	49

N°	Produits rangés par valeur décroissante	Importations en 1927 (en valeur)		
		Imp. totales en 1000 fr.	Imp. totales en 1000 fr.	Compa- raison ‰
29	Poissons secs, etc.	339 460	196 056	58
30	Etain	308 313	9 716	3 2
31	Cacao	304 354	101 288	33
32	Tabac	286 623	47 277	16,5
33	Graisses animales autres que poisson	266 544	1 104	0,4
34	Soufre	232 616	»	0
35	Phormium	228 856	40 488	18
36	Bestiaux	226 566	116 752	51
37	Pommes de terre	208 653	43 465	21
38	Chanvre	207 546	1 131	0,5
		5 645 180	1 313 911	23 ‰
	Produits { < 200 millions			
	{ > 100 millions			
39	Légumes secs et leurs farines	197 404	41 515	22
40	Matériaux	187 126	»	0
41	Bois exotiques	186 630	113 180	61
42	Fromages	174 322	»	0
43	Huiles fixes	170 604	29 067	17
44	Plomb	161 174	52 275	31
45	Zinc	151 805	1 735	1,2

N°	Produits rangés par valeur décroissante	Importations en 1927 (en valeur)		
		Imp. totales en 1000 fr.	Imp totales en 1000 fr.	Compa- raison ‰
46	Fers et aciers	130 565	»	0
47	Huiles volatiles	129 166	32 549	25
48	Huiles d'olive	103 750	96 231	93
49	Drilles	101 302	11 142	11
		1 693 845	377 694	22,3 ‰
	Total général	44 773 215	5 508 406	

En 1927, le prix total des produits importés s'est élevé à 47.068.665.000 francs et celui des produits coloniaux à 6.045.736.000 francs soit 13 %.

C'est l'aide que les colonies ont apportée à la métropole.

Nous avons divisé en 4 groupes les produits figurant au tableau. Le premier groupe comprend tous ceux dont le prix est supérieur à 1 milliard. Le deuxième ceux dont le prix se trouve entre 1 milliard et 500 millions. Le troisième ceux entre 500 et 200 millions. Enfin le quatrième ceux entre 200 millions et 100 millions.

Ces 49 produits représentent à peu de chose près la totalité des importations.

Le premier groupe comprend 13 produits dont le total

s'élève à 32.679.572.000 francs. C'est la somme énorme que nous avons dû payer pour ces importations, soit exactement 69 % du total. La part des colonies pour ce groupe n'est seulement que de 9,6 %.

Le deuxième groupe qui comprend 7 produits a coûté : 4.754.618.000 francs. C'est 10 % du total. La part de colonies est de 14,4 %.

Le troisième groupe comprend 18 produits pour 5 milliards 645.180.000 francs. C'est 12 % du total. La part des colonies est de 23 %.

Le quatrième groupe comprend 11 produits pour 1 milliard 693.845.000 francs, soit 3,6 % du total. La part des colonies est de 22,3 %.

Ainsi, malheureusement, c'est pour les produits que nous avons payés le plus cher que nos colonies nous ont apporté l'aide la moins efficace.

Le prix total des objets d'alimentation et des matières nécessaires à l'industrie dont la valeur est supérieure à 100 millions de francs est le suivant, en milliers de francs :

1 ^{er} groupe	32.676.572
2 ^{me} »	4.754.618
3 ^{me} »	5.645.180
4 ^{me} »	1.693.845

Total	44.773.215
-------	------------

On voit que ce total de 44.773.215 milliers de francs comparé au total général de 47.068.665 milliers de francs correspond à 95 %.

Si l'on fait de même pour les importations coloniales correspondant aux importations supérieures à 100 millions, on obtient en milliers de francs :

1 ^{er} groupe	3.129.580
2 ^{me} »	687.221
3 ^{me} »	1.313.911
4 ^{me} »	377.694
Total :	5.508.406

Or, le montant total des importations coloniales étant de 6.045.730.000 francs, le pour cent ressort à 92.

Il est donc permis d'estimer que la considération des seules importations supérieures à 100 millions donne une idée suffisante de la situation.

CHAPITRE II

Les importations coloniales actuelles et celles de 1913 — Leur comparaison

Au bout de quatorze ans d'efforts, il paraît intéressant de comparer les importations coloniales de 1913, année normale d'avant guerre, avec la moyenne de celles des cinq dernières années.

Pour établir cette comparaison nous nous sommes servi des chiffres des 5 dernières années, parce qu'en employant ceux de l'année 1927 seule, on aurait une idée inexacte des importations coloniales actuelles.

Comme par suite de la baisse du franc le prix moyen d'un même produit a été en augmentant d'une année à l'autre, seuls les poids peuvent être employés comme termes de comparaison à plusieurs années de distance.

Prenons par exemple les importations de café de 1922 à 1926. Les poids, importés chaque année, ont été les suivants en milliers de quintaux métriques (commerce spécial) :

1926	1925	1924	1923	1922
1539	< 1861	< 1709	< 1721	< 1733

et les prix correspondants ont été en millions de francs :

2256	> 1732	> 1342	> 834	> 629
------	--------	--------	-------	-------

Quelqu'un qui jugerait nos importations de café pendant ces cinq années par le prix que nous avons payé à l'étranger concluerait que la consommation en France est passée de 629 millions de francs en 1922 à 2256 millions en 1926. Cette consommation aurait plus que triplé tandis que, en réalité, elle a baissé régulièrement chaque année, en passant de 1733 millions de Q.m. à 1542, soit une diminution de près de 200 mille Q.m.

Le tableau ci-contre a été dressé en classant les articles ou groupes d'articles en cinq groupes, de façon à bien mettre en évidence la progression des importations.

Le premier groupe comprend les produits qui n'ont pas été importés en 1913.

Le deuxième comprend les produits dont le poids des importations actuelles est plus du double de celui des importations de 1913.

Le troisième comprend les produits dont le poids des importations actuelles est plus de 1 fois 1/2 celui des importations de 1913.

Le quatrième comprend les produits dont le poids des importations actuelles est plus d'une fois celui des importations de 1913.

Enfin le cinquième groupe comprend les produits dont le poids des importations actuelles est inférieur à celui des importations de 1913.

Comparaison des importations coloniales de 1913 avec la moyenne des cinq dernières années, en milliers de q. m.

	Moyenne des années 1923-4-5-6-7	Année 1913	Quotient A/B
I			
Articles ou groupes d'articles non importés en 1913	A	B	
Chevaux de boucherie (en têtes)	1 774	0	
Viande fraîche et frigorifiée	35	0	
Crins bruts	0,2	0	
Lin	0,6	0	
Chanvre	1,6	0	
Aluminium battu, etc.	0,16	0	
Pâte de cellulose	6,2	0	
Perles fines (hecto)	16	0	
Pierres gemmes (en kg.)	10 509	0	
Or et platine battu (kg.)	3	0	
II			
Articles ou groupes d'articles pour lesquels on a $\frac{A}{B} > 2$			
Œufs	29	0,3	96
Plomb	159	2,4	66
Gruaux et semoules	247	15	16,4

	Moyenne des années 1923-4 5-6-7	Année 1913	Quotient A/B
Graphites	37	2,4	15
Dari, millet, alpiste	17	1,2	14
Cacao	75	7,1	10,6
Etain	3,1	0,3	10,3
Légumes, salés conservés	2,6	0,3	8,5
Jute	4	0,8	5
Coton et déchets de coton	37	7,6	4,9
Café	42	10	4,2
Cire animale	7,7	2,3	3,3
Tabacs	69	21	3,3
Bois exotiques	1 156	360	3,2
Poils bruts	4,2	1,3	3,2
Caoutchouc et gutta	77	24	3,2
Boyaux frais	1,9	0,7	2,7
Légumes secs et leur farine	342	12,9	2,6
Minerais	2 633	1 071	2,4
Fruits de table	847	368	2,3
Drilles	61	26	2,3
Jones	123	59	2,1
Dents d'éléphant	0,2	0,1	2

	Moyenne des années 1923-4-5 6-7	Année 191	Quotient A/B
III			
Articles ou groupes d'articles pour lesquels on a $2 > \frac{A}{B} > 1,5$			
Poissons frais	8,9	4,6	1,94
Nickel	18	9,3	1,9
Conserves	46	25	1,8
Eaux de vie, etc.	322	174	1,8
Tapiocas et féculs	33	18	1,8
Espèces médicinales	23	13	1,8
Pierres et terres	13 902	7 875	1,7
Sagou, salep, manioc	381	217	1,7
Cornes, sabots, os	53	31	1,7
Peaux et pelleteries	184	116	1,6
Huiles volatiles	3,9	2,5	1,5
Vins (Mistelles comprises)	7 454	4 838	1,5
Pommes de terre	309	208	1,5
Huile d'olive	162	108	1,5
Marbres	10	6,7	1,5
Zinc	6,1	4	1,5

	Moyenne des années 1923-4-5-6-7	Année 1913	Quotient A/B
IV Articles ou groupes d'articles pour lesquels on a $1,5 > \frac{A}{B} > 1$			
Bois communs	157	109	1,4
Laine et déchets de laine	187	128	1,4
Phormium	170	123	1,4
Fourrages et sons	326	230	1,4
Légumes frais	268	196	1,36
Thé	3,5	2,6	1,36
Gibier, volailles	0,8	0,6	1,3
Vanille (qm)	612	407	1,3
Poissons secs, salés, conservés	671	515	1,3
Clous de girofle	0,8	0,6	6,3
Cuivre	14	11,6	1,2
Cire végétale	48	40	1,2
Graisse de poisson	39	33	1,18
Sucres	1 095	969	1,1
Graines et fruits oléagineux	3 189	2 804	1,1
Huiles fixes	153	133	1,1
Chevaux (en tête)	2 268	21 37	1,06
Soie et bourre de soie	0,8	0,8	1

	Moyenné des années 1923-4-5-6-7	Année 1913	Quotient A/B
V Articles ou groupes d'articles pour lesquels $\frac{A}{B} < 1$			
Riz	2 039	2 205	0,9
Cheveux	0,27	0,3	0,9
Bestiaux	489 (1)	566	0,86
Céréales	3 296	3 898	0,84
Poivres et piments	26	36	0,7
Graisse animale	6,7	11	0,6
Teintures et tanins	13,3	37	0,36
Eponges	0,3	1,2	0,2
Rogues et morues	1,1	6,1	0,18
Coquillages nacrés	8,5		
Ecailles de tortue	0,01	0,5	0,02

Les produits sont rangés d'après l'importance décroissante du quotient $\frac{A}{B}$

Il est à remarquer que la presque totalité des importations actuelles est supérieure à celles de 1913.

Les produits des cinq dernières années dont le poids

(1) Moyennes des années 1926-5-4-3.

est inférieur à celui des importations de 1913 sont presque tous secondaires comme les éponges, les rogues de morues, les coquillages nacrés, les écailles de tortues et les cheveux.

Quant au riz, aux bestiaux, aux céréales, aux poivres et piments, de tout temps, leurs importations ont été à peu près constantes.

Si maintenant, on fait la somme des moyennes des poids de toutes les importations du groupe des 5 dernières années et de 1923, on trouve 41.148.000 Q.m.
et 27.829.000 Q.m.

Il résulte de la comparaison de ces chiffres que le poids des importations d'avant-guerre était seulement les

$\frac{6,8}{10}$ de ce qu'il est actuellement.

CHAPITRE III

Les variations des importations coloniales depuis la guerre

Si on considère les importations coloniales en France de 1919 à 1927, on remarque que certaines années sont plus favorables que d'autres et qu'il y a également de grandes variations dans les importations des produits eux-mêmes. Il en résulte qu'il est difficile d'établir des comparaisons entre tant d'éléments divers. Pour mettre en évidence le développement des importations coloniales, on a divisé la période d'après guerre en deux groupes : l'un allant de 1923 à 1927 inclus, l'autre de 1919 à 1922 inclus. On a déterminé et inscrit dans les deux colonnes B et C du tableau ci-joint le poids moyen des importations pour chaque groupe d'années et on les a comparés.

De cette comparaison, il résulte que 58 produits sur 78 ont été en progression.

Les produits figurent dans la première colonne du tableau et forment cinq groupes :

Le 1^{er} contient les produits pour lesquels $\frac{B}{C} > 2$

Le 2^{me} id. $2 > \frac{B}{C} > 1.5$

Le 3^{me} contient les prod. pr lesquels $1,5 > \frac{B}{C} > 1$

Le 4^{me} contient les produits pour lesquels $\frac{B}{C} > 1$

Enfin le dernier groupe contient les produits non importés avant 1923.

*Variations depuis la guerre des importations coloniales
(en millions de quintaux métriques)*

	Année 1927	Moyenne des années de 1923 à 1927	Moyenne des années de 1919 à 1921	Année 1919
I. Produits pour lesquels on a $\frac{B}{C} > 2$	A	B	C	D
Gibier et volailles	0,4	0,8	0,1	0,4
Vins (mistelles comp.)	7455	7454	3549	3135
Boyaux frais	1,6	1,9	0,4	1,6
Sagou. Salep. Manioc	407	381	147	61
Pommes de terre	273	309	120	58
Thé	3,6	3,5	1,1	2,7
Légumes frais	274	268	108	51
Légumes salés et cons.	0,7	2,6	0,5	0,3
Jute	11	4	0.	

	Année 1927	Moyenne des années de 1923 à 1927	Moyenne des années de 1919 à 1921	Année 1919
Jones	146	123	2	10
Cuivre	13	14	4,3	3,1
Etain	2,5	3,1	0,7	0,9
Zinc	6,5	6,1	0,05	0,2
Minerais	3182	2633	867	529
Drilles	38	61	17	22
Perles fines (hecto)	< 1	16	5	20
Pierres gemmes (kilo)	432	10509	969	0
Cheveux	0,15	0,27	0,02	0,1
Rogues de morue	1	1,1	0,5	2
Dents d'éléphant	0,15	0,2	0,05	0,2
Ecailles de tortue	0,02	0,01	0,0007	0,003
Cornes. Sabots. Os	55	53	6,3	2
Bois exotiques	1555	1156	341	160
Teintures et tanins	11	13,3	5,3	9,6
II. Produits pour lesquels on a :				
$2 > \frac{B}{C} > 1,5$				
Gruaux et Semoules	256	247	157	230

	Année 1927	Moyenne des années de 1923 à 1927	Moyenne des années de 1919 à 1921	Année 1919
Riz	1920	2039	1061	706
Fruits de table	702	847	499	430
Cacao	104	75	45,4	37
Laines et déchets	197	181	97	101
Poils bruts	2,3	4,2	2,7	3,2
Coton en laine et déchets	53,5	37	20	12,3
Plomb	163	159	104	78
Pierres et terres	15233	13902	7812	4975
Graisses de poissons	31	39	22	25
Caoutchouc et gutta	81	77	43	45
Bois communs	194	157	100	98
III. Produits pour lesquels on a : $1,5 > \frac{B}{C} > 1$				
Poissons secs salés conservés	699	671	507	440
Sucres	1 194	1 095	831	800
Café	44	42	39	46
Poivres et piments	21	26	22	22
Clous de girofle	0,8	0,8	0,6	1,3
Soie et bourre de soie	0,7	0,8	0,6	0,3

	Année 1927	Moyenne des années de 1923 à 1927	Moyenne des années de 1919 à 1921	Année 1919
Phormium	132	170	122	194
Nickel	12	18	15	4
Peaux et pelleteries	165	184	135	174
Cire animale	5,3	7,7	7,4	11
Eponges	0,3	0,3	0,3	0,2
Coquillages nacrés	5,4	8,5	7,5	2,8
Graines et fruits oléagineux	3 258	3 189	3 101	2 558
Huiles volatiles	3	3,8	3	4
Espèces médicinales	42	23	16	22
IV. Prod pour lesquels on a : $\frac{B}{C} > 1$				
Viande fraîche et frigo.	26	35	55	75
Conserves	28	46	53	74
Graisses animale	3,7	6,7	13	22
Huile d'olive	104	162	173	216
Œufs	25	29	54	105
Poissons rais	7	8,9	13	5,8
Eaux de vie, etc.	242	322	429	459
Céréales	2 343	3 296	3 451	7 104

	Année 1927	Moyenne des années de 1923 à 1927	Moyenne des années de 1919 à 1921	Année 1919
Tapioca et féculas	38	36	46	48
Lég. secs et leur farine	230	342	501	1042
Dari, millet alpiste	20	17	29	93
Vanille (q. m.)	500	612	1 384	1 934
Chanvre	2	1,7	3,5	5
Chevaux (en têtes)	624	2 268	5 281	0
Crins bruts	0,3	0,	0.15	0,6
Tabacs	95	69	75	117
Huile fines	92	153	205	188
Cire végétale	43	48	51	60
Fourrage et son	393	326	399	422
V. Produ non mp. pendant la pér. 1919 22				
Chevaux de boucherie)	879	1774	0	0
Lin	0,2	0,6	0	0
Aluminium battu	0,05	0,16	0	0
Pâte de cellulose	2,9	6,2	0	0
Marbres	17	10	0	0
Or et platine battu	2	3	0	0
Bestiaux		489	445	253

Les bestiaux n'ont pas été classés parce que leurs importations en poids de l'année 1927 n'ont pas encore été publiées par les douanes.

On a ajouté deux colonnes A et D qui contiennent les importations de 1927 et de 1919, années extrêmes, de la période des 9 années considérées.

Trois quarts des importations ont été en augmentant et pour certaines cette augmentation a été continue de 1919 à 1928.

Par contre il est regrettable que l'on trouve parmi les importations, qui ont régulièrement diminué depuis 1919, des produits tels que les céréales dont les importations totales s'élèvent à plus de 4 milliards de francs en 1927 et d'autre part les viandes fraîches et frigorifiées, les conserves, les graisses animales, les eaux de vie, les légumes secs, la cire végétale, etc., que nous demandons en très grande partie à l'étranger.

CHAPITRE IV

La part des différentes colonies dans les importations de 1925

Il est intéressant de se rendre compte de la part de chacune de nos colonies dans le total des importations coloniales, et aussi, de la part de chacune d'elles dans les importations de chaque espèce de produits.

Nous nous sommes servi des renseignements fournis par le tableau général du commerce et de la navigation publié par la direction générale des douanes pour l'année 1925, parce que c'était le dernier volume paru.

D'ailleurs l'année 1925 paraît être dans son ensemble une année moyenne, si on en juge par le relevé sommaire suivant fait d'après les statistiques mensuelles des douanes pour les cinq dernières années (dans les pierres et terres).

Années 1923	22.313	mille Q. m.
1924	28.484	»
1925	27.322	»
1926	30.932	»
1927	27.030	»

Comme on ne peut pas citer ici tous les produits, on s'est limité à ceux dont la valeur dépasse 10 millions de

francs et à ceux qui, bien que d'une valeur de 10 millions, sont particuliers à chaque colonie.

Les différentes colonies, y compris les pays de l'Afrique du Nord, sont classées d'après la valeur de leurs importations en 1925.

ALGÉRIE

Importations en France : 1.726,8 millions de francs soit 36 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur est supérieure à 10 millions :

Bestiaux	442.000	Q.m. soit	95 %	des import. colon.
Peaux et Pelleteries	26.500	—	16 %	—
Laines et déchets	84.200	—	51 %	—
Œufs	24.800	—	75 %	—
Céréales	1.697.000	—	45 %	—
Gruaux, etc...	137.500	—	78 %	—
Légumes secs, etc...	243.800	—	52 %	—
Pommes de terre	401.800	—	100 %	—
Fruits de table	589.200	—	84 %	—
Tabac	55.000	—	93 %	—
Huile d'olive	79.700	—	54 %	—
Légumes frais	222.000	—	88 %	—
Fourrages et sons	200.500	—	79 %	—
Vins	7.238.700	H.l.	93 %	—
Eaux-de-vie	147.800	—	45 %	—
Pierres et terres	1.906.000	Q.m.	15 %	—
Minerais	912.300	—	38 %	—

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Espèces médicinales	4.000	Q.m. soit	27 %	des import. colon.
Coton	5.400	—	15 %	—
Cuivre	5.600	—	23 %	—

Poissons frais	11.000	—	95 %	—
Bois communs	51.000	—	33 %	—
Drilles	28.000	—	43 %	—
Phormium	90.000	—	51 %	—
Jones	109.000	—	90 %	—

INDO-CHINE

Importation en France : 609,9 millions de francs, soit
13 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur est supérieure à 10 millions

Soie	661 Q.m.	soit	98 %	des import. colon.
Graisse de poisson	35.800	—	75 %	—
Céréales	445.000	—	12 %	—
Riz	1.788.000	—	87 %	—
Graines et fruits oléa.	120.000	—	3,5 %	—
Poivres et piments	30.000	—	100 %	—
Huiles volatiles	1.500	—	37 %	—
Cire végétale	9.770	—	17 %	—
Caoutchouc	58.600	—	73 %	—

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Thé	3.700 Q.m.	soit	100 %	des import. colon.
Coton	3.300	—	9 %	—
Jute	1.000	—	50 %	—
Etain	3.600	—	100 %	—
Zinc	4.500	—	50 %	—

SÉNÉGAL

Importation en France : 563,8 millions de francs soit
11,7 % des importations totales de colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Graines et fruits oléa.	2.904.000	Q.m.	soit	80 %	des import. colon.
Cire végétale	39.000	—	—	67 %	—

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Peaux et Pelleteries	9.700	Q.m.	soit	5,6 %	des import. colon.
----------------------	-------	------	------	-------	--------------------

TUNISIE

Importations en France : 393,6 millions de francs, soit
8,1 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Céréales	635.000	Q.m.	soit	20 %	des import. colon.
Légumes secs, etc...	192.000	—	—	41 %	—
Huile d'olive	55.000	—	—	33 %	—
Vins	559.000	—	—	7 %	—
Pierres et terres	9.834.000	—	—	75 %	—
Plomb	158.000	—	—	95 %	—
Minerais	1.128.000	—	—	47 %	—

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Pâte de cellulose	11.800	Q.m.	soit	100 %	des import. colon.
-------------------	--------	------	------	-------	--------------------

MADAGASCAR

Importation en France : 303,2 millions de francs, soit
6,3 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Viande fraîche, etc...	34.900	Q.m. soit	100 %	des import. colon.
Conserves	44.700	—	95 %	—
Peaux et pelleteries	69.800	—	41 %	—
Céréales	110.000	—	3,6 %	—
Sagou, salep, etc...	460.000	—	95 %	—
Riz	279.000	—	14 %	--
Graines et fruits oléa.	71.000	—	2 %	—
Café	23.500	—	44 %	—
Phormium	50.000	—	28 %	—

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Graisses animales	6.000	Q.m. soit	100 %	des import. colon.
Cire animale	4.500	—	60 %	—
Coquillages nacrés	1.000	—	11 %	—
Sucre	26.000	—	2 %	—
Clous de girofle	1.000	—	100 %	—
Vanille	334	—	62 %	—
Teintures et tanins	4.300	—	53 %	—
Pierres, gemmes	300	—	100 %	—
Graphite	43.000	—	100 %	—
Tapioca et féculé	16.200	—	45 %	—

MAROC

Importation en France : 254,2 millions de francs, soit
5,6 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Peaux et pelleteries	36.000	Q.m. soit	20 %	des import. colon.
Laines et déchets	69.200	—	42 %	—
Céréales	190.000	—	6,2 %	—
Pierres et terres	1.256.000	—	9,5 %	—

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Espèces médicinales	7.400 Q.m.	soit 49 %	des import. colon.
Phormium, etc.	25.000 —	15 %	—

AUTRES ÉTABLISSEMENTS DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE

Importation en France : 203,2 millions de francs, soit
4,2 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Peaux et pelleteries	10.600 Q.m.	soit 6,3 %	des import. colon.
Graines et fruits oléa.	228.000 —	6,5 %	—
Cacao	59.700 —	78 %	—
Huile végétale	139.000 —	90 %	—
Caoutchouc	5.000 —	6,2 %	—
Bois exotiques	308.000 —	32 %	—
Coton	17.000 —	50 %	—

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Dents d'éléphants	38 Q.m.	soit 47 %	des import. colon.
-------------------	---------	-----------	--------------------

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Importations en France : 176,2 millions de francs, soit
3,6 % des importations totale des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Poissons secs	578.000 Q.m.	soit 98 %	des import. colon.
---------------	--------------	-----------	--------------------

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Rogues de morues	978 Q.m. soit 100 % des import. colon.
------------------	--

MARTINIQUE

Importation en France : 170,5 millions de francs, soit
3,5 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Sucre	425.000 Q.m. soit 33 % des import. colon.
Eaux-de-vie, etc...	84.500 H.l. 25 % —

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Cacao	5.000 Q.m. soit 6,5 % des import. colon.
-------	--

GUADELOUPE

Importations en France : 155,3 millions de francs, soit
3,2 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Sucre	337.000 Q.m. soit 30 % des import. colon.
Café	11.000 — 20 % —
Eaux-de-vie, etc.	69.800 H.l. 21 % —

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Cacao	6.000 Q.m. soit 8,5 % des import. colon.
-------	--

LA RÉUNION

Importations en France : 121,6 millions de francs, soit
2,5 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Sucre	447.000 Q.m.	soit 35 %	des import. colon.
Eaux-de-vie, etc.	20.700 Hl.	6,3 %	—

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Vanille	162 Q.m.	soit 30 %	des import. colon.
Huiles volatiles	733 —	18 %	—
Tapioca et féculé	9.400 —	26 %	—

CONGO

Importations en France : 45 millions de francs, soit
0,9 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Caoutchouc, etc...	5.100 Q.m.	soit 6 %	des import. colon.
Bois exotiques	459.000 —	49 %	—

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Bois communs	55.000 Q.m.	soit 35 %	des import. colon.
Dents d'éléphants	43 —	53 %	—

NOUVELLE CALÉDONIE

Importations en France : 32,5 millions de francs, soit
0,7 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Graines et fruits oléa. 37.000 Q.m. soit 1 % des import. colon.

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Coquillages nacrés	3.800 Q.m. soit	42 %	des import. colon.
Café	7.400 —	14 %	—
Nickel	15.000 —	100 %	—

AUTRES ETABLISSEMENTS D'Océanie

Importations en France : 32,5 millions de francs, soit
0,7 % des importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Graines et fruits oléa. 67.700 Q.m. soit 1,9 % des import. colon.

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Coquillages nacrés	3.900 Q.m. soit	43 %	des import. colon.
Perles fines	18 Hgr.	100 %	—

GUYANE

Importation en France : 13,4 millions de francs, soit
0,3 % des importations totales des colonies.

Pas de produits dont la valeur dépasse 10 millions.

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Huiles volatiles	792 Q.m.	soit	20 %	des import. colon
Bois exotiques	48.000	—	5 %	—

COTE DES SOMALIS

Importations en France : 5,5 millions de francs, soit
0,1 % des importations totales des colonies.

Pas de produits dont la valeur dépasse 10 millions.

*Produits intéressants dont la valeur est inférieure
à 10 millions*

Café	2.800 Q.m.	soit	0,5 %	des import. colon.
------	------------	------	-------	--------------------

ETABLISSEMENTS DE L'INDE

Importations en France : 0,18 millions de francs, soit
moins de 1 % des importations totales des colonies.

Aucun produit ne mérite d'être signalé.

PAYS SOUS MANDAT

Nous avons cru bon montrer, après la part des colonies,
celle des pays sous mandat en comparant leurs importa-
tions aux importations coloniales.

TOGO

Importations en France : 34,7 millions de francs, soit 0,75 % par comparaison avec les importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Cacao	51.000 Q.m.	soit 67 %	par comparaison avec les importations coloniales
-------	-------------	-----------	--

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Huiles végétales	6.000 Q.m.	soit 4 %	par comparaison avec les importations coloniales
Coton	7.400	— 21 %	—

CAMEROUN

Importation en France : 51,7 millions de francs, soit 1,07 % par comparaison avec les importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Cacao	45.000 Q.m.	soit 60 %	par comparaison avec les importations coloniales
-------	-------------	-----------	--

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Graines et fruits oléagineux	39.000 Q.m.	soit 11 %	par comparaison avec les importations coloniales
Caoutchouc	3.400	— 4 %	—
Bois exotiques	108.000	— 12 %	—

SYRIE

Importations en France : 86,5 millions de francs, soit 1,8 % par comparaison avec les importations totales des colonies.

Produits dont la valeur dépasse 10 millions

Soie 3.358 Q.m. soit 475 % par comparaison avec les importations coloniales

Produits intéressants dont la valeur est inférieure à 10 millions

Laines et déchets	6.000	Q.m.	soit 4,2 %	par comparaison avec les
Espèces méd.	6.300	—	42 %	—
Coton	5.000	—	14 %	—
Chanvre	2.900	—	260 %	—
Teintures et tanins	2.700	—	34 %	—
Cornes, sabots, os	7.500	—	13 %	—

CHAPITRE V

Les parts de la France, des colonies françaises et de l'étranger dans les exportations totales des colonies

Nos colonies exportent dans tous les pays du monde et on va examiner quelle est, dans ces exportations, la part de la France, celle des colonies françaises et celle de l'étranger.

Le service des douanes ne saisit que les produits entrant en France et en sortant. Pour déterminer l'importance des produits sortant des colonies et dirigés vers l'étranger, la source principale à laquelle on peut puiser est fournie par l'agence générale des colonies qui publie chaque année des renseignements généraux sur le commerce des colonies.

Ces renseignements sont difficiles et longs à recueillir. Leur publication en est retardée, et on ne possède que la situation commerciale de 1925.

Comme il s'agit dans ce travail d'étudier ce que la France trouve dans ses colonies, il est du plus haut intérêt de savoir aussi ce qu'elles exportent vers l'étranger.

Le tableau I ci-contre donne, pour une période qui s'étend de 1900 à 1925, les exportations totales en mil-

lions de francs de nos colonies proprement dites ; l'Afrique du Nord et les pays sous mandat ne relevant pas du Ministère des colonies n'y figurent pas.

La première colonne indique les années par groupes de 5 de 1901 à 1920 et chaque année de 1920 à 1925.

La deuxième colonne donne les exportations totales en millions de francs et les colonnes suivantes le pour cent de ces exportations sur la France, sur les colonies françaises et sur l'étranger. Ces parts ont été établies en pour cent pour s'affranchir des perturbations causées par le change.

L'examen de ce tableau montre que, de 1900 à 1919, avant la guerre et même pendant la guerre, la France a reçu 42 % en moyenne des exportations coloniales tandis que l'étranger en recevait 56.

Immédiatement après la guerre en 1920, la part de la France a un peu augmenté. Mais en 1921 le pour cent vers la France est tombé à 30, le reste allant à l'étranger.

Depuis lors, la moyenne est restée en dessous de 40 et a dépassé 60 sur l'étranger.

Un deuxième tableau montre quel est le montant des exportations de chaque colonie en millions de francs et le pour cent de ces exportations vers la France, vers les colonies françaises et vers l'étranger. Ce tableau se divise en deux parties : l'Afrique du Nord et les pays sous mandat, et en second lieu les colonies proprement dites.

TABLEAU I.

Exportations totales des colonies pendant les années 1900-1925 et pour cent de ces importations sur la France, sur les colonies françaises et sur l'étranger.

Moyenne des années	Exportations en millions fr.	Sur la France	Sur les Colonies	Sur l'étranger
1900 à 1904	366	44 0/0	2,5 0/0	53 0/0
1905 à 1909	479	41 0/0	2 0/0	57 0/0
1910 à 1914	690	42 0/0	1,5 0/0	57 0/0
1915 à 1919	1 150	42 0/0	2 0/0	56 0/0
1920	2 755	45 0/0	1,5 0/0	52 50/0
1921	2 428	30 0/0	2,5 0/0	68 0/0
1922	2 253	35 0/0	2 0/0	63 0/0
1923	2 773	38 0/0	2 0/0	61 0/0
1924	4 465	38 0/0	2 0/0	60 0/0
1925	5 491	37 0/0	1,5 0/0	61 50/0

TABLEAU II.

Exportation vers la France, les colonies et l'étranger
en 1925

Colonies	Exportat. en millions de francs	0/0 sur la France	0/0 sur les Colonies	0/0 sur l'étranger
Algérie	2518	69,5	9,4	21,1
Tunisie	846	49	4,5	47,5
Maroc	582,5	40	»	60
Togo	61,5	46	0,5	53,5
Cameroun	113	36,2	1,3	62,5
Syrie	2296(PS)	13,5	»	86,5
Sénégal	579,1	64,8	0,2	35
Soudan	3,2	100	»	»
Guinée	53,2	51	2,5	46,5
Côte d'Ivoire	117,9	58	»	42
Dahomey	125,5	40,1	0,8	58
H ^{te} Volta	6	?	?	?
Gabon	34,8	31	»	69
Moy. Congo	19,1	17,2	0,8	82
Oubangui Ch.	9,7	18,5	»	81,5
Tchad	3	3,5	1,5	95
Réunion	111,5	94	2,4	3,6
Madagascar	443,9	78	7,1	14,9

Colonies	Exportat. en millions, de francs	0/0 sur la France	0/0 sur les Colonies	0/0 sur l'étranger
Côte des Somalis	312,5	11	6	83
Inde F ^{se}	51,7	35	15	50
Indochine	3033,4	20	»	80
S. Pierre et Mig.	109,1	32,5	0,5	67
Guadeloupe	154,8	94	1,3	4,7
Martinique	178,6	90	2,5	7,5
Guyane	39	80	3	17
N ^{les} Calédonie	54,7	55	1	43,7
Et ^{ts} d'Océanie	50,5	15,7	0,3	84
N ^{les} Hébrides	31,1	76	»	24
A O F	884,3	59,5	0,5	40
A E F	66,8	24		76

Pour l'Afrique du Nord, le Togo et le Cameroun, la part de la France varie entre 36 et 69 % des exportations totales de ces pays. Toutefois, l'aide que l'Afrique du Nord lui apporte est très supérieure à celle des pays africains sous mandat.

Quant à la Syrie, elle n'envoie à la France que 13 % de ses exportations.

Les exportations vers les colonies françaises sont très

peu importantes, sauf en ce qui concerne l'Algérie, 9,4 et la Tunisie 4,5.

Par contre les exportations vers l'étranger sont toutes très importantes sauf celles de l'Algérie 21 %.

Les colonies qui nous envoient la plus grande partie de leur production, soit plus de 50 %, sont : le Soudan 100 %, La Réunion 94 %, la Guadeloupe 94 %, la Martinique 90 %, la Guyane 80 %, Madagascar 78 %, les Nouvelles-Hébrides 76 %, le Sénégal 65 %, la Côte d'Ivoire 58 %, la Nouvelle-Calédonie 55 %, la Guinée 51 %.

Il est à remarquer que les exportations du Soudan, bien que venant toutes vers la France, semblent avoir peu d'importance. Cela vient de ce que ses produits s'écoulent par d'autres colonies : Côte d'Ivoire, Guinée et surtout Sénégal par le chemin de fer Thiès-Niger.

Parmi les colonies de ce groupe, la Guinée, la Guyane et les Nouvelles Hébrides n'exportent chacune que pour une valeur inférieure à 100 millions.

Les autres colonies dont le pour cent vers la France est inférieur à 50 sont : le Dahomey 40 %, l'Inde 35 %, St-Pierre et Miquelon 32 %, le Cabon, 31 %, l'Indo-Chine 20 %, l'Oubanghi-Chari 18 %, le Congo 17 %, les Etablissements de l'Océanie 15 %, la Côte des Somalis 11 %, le Tchad 3 %, la Haute-Volta

L'Indo-Chine, bien qu'elle n'envoie à la France que le cinquième de sa production se trouve parmi les colonies dont les exportations sont les plus importantes.

L'Oubanghi-Chari, le Tchad et la Haute-Volta, voisins

de colonies étrangères et n'ayant pas de débouchés sur la mer, voient une grande partie de leurs produits drainés par l'étranger. Il en est de même des pays lointains tels que Iles d'Océanie.

Les pour cent sur les colonies françaises sont presque insignifiants, sauf pour Madagascar, 7 %, pour la Côte des Somalis 6 % et pour l'Inde 15 %.

La dernière colonne montre l'importance considérable des exportations sur l'étranger.

A la fin du tableau, figurent les deux groupes : Afrique Occidentale et Afrique Equatoriale. On voit que les exportations de l'A. E. sont treize fois moindres que celles de l'A. O., et que le % de l'A. E. sur la France est plus de deux fois moindre que celui de l'A. O.

Il est à remarquer aussi que les $\frac{3}{4}$ des exportations de l'A. E. soit 67 % vont à l'étranger.

SECONDE PARTIE

CONDITIONS D'UTILISATION DES COLONIES POUR L'APPROVISIONNEMENT DE LA FRANCE

TITRE I

LE DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION

CHAPITRE PREMIER

Le problème de la main d'œuvre

La France peut donner du travail à tous les Français. Ce n'est pas un pays comme l'Italie ou le Japon, par exemple, où l'abondance et l'accroissement de la population, rendent obligatoire l'émigration vers l'étranger.

Mais si les derniers recensements montrent malheureusement que l'émigration ne sera pas de longtemps nécessaire, il y a cependant un intérêt pour les Français à aller aux colonies pour les mettre en valeur.

Ceux d'entre-eux que le désir d'améliorer leur sort peut inciter à aller chercher fortune hors de France peuvent trouver dans nos colonies de peuplement ou d'exploitation l'occasion de satisfaire leurs goûts.

Le Français peut vivre et travailler dans les colonies de peuplement : en Algérie, en Tunisie, au Maroc, en Nouvelle-Calédonie et même sur les plateaux de Madagascar.

Dans tous ces pays, celui qui a un métier peut travailler comme en France. L'agriculteur, par exemple, peut obtenir pour un prix modeste une concession et la cultiver en famille, y faire pousser le blé, la vigne, les légumes et faire de l'élevage. C'est ainsi qu'en Algérie s'est formée toute une population attachée à la terre et y résidant de père en fils.

Pour celui qui veut aller dans les autres colonies, les colonies d'exploitation, au climat déprimant, la situation est bien différente. La richesse de ces pays est leur sol et ce sol ne produira que dans la mesure où les bras indigènes seront capables de le cultiver. Là, le Français peut vivre, mais il n'est pas capable de travailler. Il ne peut faire qu'œuvre de direction ou de surveillance. Ingénieur, il dirige les grands travaux ; contremaître, il dirige les travailleurs indigènes dans la construction des routes, des chemins de fer, des ports. Propriétaire ou bénéficiaire d'une concession, il dirige la culture coloniale. Ouvrier de métier, il forme des artisans qui font partout défaut.

Dans toutes nos colonies et surtout dans nos colonies d'exploitation, les Français ne seront jamais qu'une petite minorité. Ce sont les indigènes qui constituent la grande majorité des producteurs. L'indigène est le collaborateur nécessaire du Français mais il n'est pas forcément un salarié. Il peut accéder à la propriété foncière privée et c'est un mouvement qui tend à se développer. Mais, mal outillé, peu instruit et naturellement indolent, il n'obtient que de médiocres résultats.

Sauf peu-être en Indo-Chine, la main-d'œuvre salariée est partout prédominante.

Le problème de la main-d'œuvre indigène est un problème capital. C'est lui qu'on voit toujours se poser à propos de toutes les grandes entreprises de culture et de travaux dont dépend l'essor de nos colonies.

Nous allons examiner successivement les différents aspects de ce problème.

I

LA MAIN-D'ŒUVRE INDIGÈNE ACTUELLE

L'Afrique du Nord, sans avoir un excédent de main-d'œuvre, loin de là, est bien partagée.

Les populations de l'Algérie et de nos deux protectorats, soit 12 millions d'indigènes, présentent entre elles une grande analogie, ainsi du reste que les régions qu'elles habitent.

Sur tout le littoral, on rencontre des contrées fertiles : la plaine occidentale du Maroc, le Tell Algérien, la vallée de la Médjerda et le Sahel Tunisien qui ont une population relativement dense en partie composée de Berbères et d'Arabes. Les régions centrales comprennent les plateaux habités par les Arabes nomades qui élèvent de nombreux troupeaux.

Si, depuis que nous l'occupons, l'Afrique Occidentale n'a pas atteint un plus grand développement, cela provient surtout du défaut de main-d'œuvre. C'est ce qui faisait dire à M. Carde lorsqu'il prit possession du Gouvernement Général :

« Ce qu'il convient de faire tout d'abord dans ces pays-là, c'est du nègre ».

Examinons sommairement quelle est la population de l'Afrique Occidentale Française.

Si nous imaginons une ligne allant du fleuve Sénégal au lac Tchad, elle partage à peu près l'Afrique Occidentale en deux régions distinctes au point de vue des races qui l'habitent. Au nord sont les habitants de race blanche, les Berbères, les Maures et les Touaregs, musulmans nomades, fanatiques et pillards qui, pendant des siècles, terrorisèrent l'Afrique centrale. Ces régions, très peu peuplées, le climat et le sol s'y opposent, ne seront probablement pas de longtemps des pays d'exportation. Elles comprennent la Mauritanie, une partie du Soudan et du territoire du Niger.

Au dessous de cette ligne sont les colonies du Sénégal, du Soudan et de la Haute-Volta. Le nord de chacune d'elle comprend des races de pasteurs. Ils vivent des produits de leurs troupeaux et changent de campement suivant les circonstances pour se procurer des points d'eau et des pâturages.

Le centre est habité par des Toucouleurs, des Ouolofs, des Mandingues, races loyales et assimilables. Ces régions sont peu peuplées, ce qu'il faut attribuer à l'insécurité qui régnait avant notre arrivée, aux guerres qui décimaient les habitants, aux épidémies, au trafic des esclaves. Les races sédentaires ont été refoulées par les envahisseurs. Elles vivent du produit de leurs cultures : mil, riz, manioc, maïs, Elles cultivent tout juste ce qu'il leur faut pour assurer leur nourriture.

La population des colonies du sud, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey et Togo, n'est pas plus dense.

La Guinée est habitée sur la côte par les Soussous et dans les montagnes du Fouta-Djalou par les Foulahs. On y rencontre des populations arriérées, susceptibles cependant de fournir des agriculteurs.

La Côte d'Ivoire possède au nord des populations laborieuses ; c'est le prolongement du Soudan ; mais au sud et dans la forêt se trouvent des races encore sauvages. La main-d'œuvre manque pour exploiter la forêt et on est obligé de faire émigrer vers le sud des travailleurs des plaines du nord.

Le Dahomey et le Togo contiennent des peuplades capables d'évoluer rapidement et ces pays sont appelés à un bel avenir.

D'après le recensement du 1^{er} juillet 1926, la population indigène de l'Afrique Occidentale serait de 13,5 millions d'habitants, en augmentation de 1.200.000 sur le recensement de 1921. Voici le détail par colonies :

Sénégal	1.318.000	soit	7,07	par km ²
Mauritanie	289.000		0,72	—
Soudan	2.635.000		2,85	—
Haute-Volta	3.240.000		8,75	—
Guinée	2.096.000		9,04	—
Côte d'Ivoire	1.725.000		5,47	—
Dahomey	980.000		9,15	—
Niger	1.219.000		1,1	—

La densité moyenne, non comprises les régions désertiques, est de 3,62 par km².

Si l'on suit la Côte d'Afrique, on rencontre trois colonies anglaises dont la population est autrement dense :

La Sierra-Leone	45 habitants au Km ²
La Gold-Coast	19 —
La Nigeria	51 —

Et cependant le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Dahomey sont situés le long de la côte et ils alternent avec elles. Ne faut-il pas trouver la raison de cette inégalité dans ce fait que les Anglais dépensent dix fois plus que nous pour mettre leurs colonies en valeur et que les indigènes des pays voisins ont, par suite, une tendance à aller travailler et émigrer chez eux.

Autant qu'on peut la dénombrer, la population moyenne de l'Afrique Equatoriale serait de 0,5 à 2 habitants par km². Au Cameroun qui y est rattaché, la densité atteint 7 au km².

Tout l'intérieur de l'Afrique Equatoriale pourrait donner lieu à des cultures et à des exploitations très intéressantes, mais il n'y a pas de main-d'œuvre et des habitants n'arrivent même pas à produire leur nourriture. Ils redoutent le travail et l'impôt ; et d'après M. Antonnetti, gouverneur général, en face de notre volonté civilisatrice, nous ne trouvons plus qu'une poussière d'individus dispersés, qu'il faut poursuivre dans la forêt pour seulement les dénombrer. Il faut faire des étapes entières pour atteindre un ménage et ses enfants. L'individu est incapable de lutter contre une nature puissance et c'est seulement quand les races seront régénérées que nous

pourrions demander aux indigènes de travailler pour la métropole.

Pour la construction du Brazzaville-Océan, il a fallu recruter et entretenir sur les chantiers 20.000 indigènes. Il a été impossible de les trouver dans la région des travaux et il a fallu les recruter dans toutes les colonies de l'Afrique Equatoriale, tant dans le moyen Congo que dans l'Oubanghi-Chari et dans le Tchad.

A Madagascar aussi, la main-d'œuvre fait défaut. La grande île comprend 3,5 millions d'habitants, soit 6 par km². La moitié de la population est répartie dans les deux provinces de l'Imerina et du Betsileo dont la surface est dix fois plus petite que celle de l'île entière.

Les Hovas au nombre d'environ 1 million, sont groupés dans l'intérieur de l'île, ainsi que les Betsiléos. Ce sont les plus évolués.

Les Sakalaves habitent la Côte occidentale et les Bet-simarakas la Côte orientale. D'autres tribus moins nombreuses se rencontrent dans l'intérieur à un état de demi-sauvagerie.

Dans beaucoup de régions, le Malgache préfère la misère au travail salarié. D'après M. le gouverneur général Olivier, certaines races vivent misérablement de racines plutôt que de chercher à se procurer une nourriture plus abondante au prix de quelques journées de travail. On conçoit dès lors les difficultés qu'on rencontre pour entreprendre l'exploitation des richesses de l'île. L'or, le charbon, le graphite, les pierres gemmes, le

mica, peut-être le pétrole pourraient faire l'objet d'extractions fructueuses mais la plupart sont négligées faute de bras.

On a songé à faire venir de la main-d'œuvre étrangère, comme les Anglais qui ont introduit les Hindous dans l'Afrique du Sud : mais cela leur a causé de grosses difficultés. S'adresser à l'Indo-Chine, il n'y faut guère compter ; cette colonie a déjà fait beaucoup de difficultés pour envoyer quelques milliers de travailleurs dans nos possessions de l'Océanie.

La Réunion, vieille colonie voisine de Madagascar, dont la périphérie est surtout habitée, a manqué de travailleurs au cours de ces dernières années. Cependant, elle a une population très dense : 70 habitants par km². Madagascar lui a bien fait un envoi provenant de la région du Sud et des Comores, mais cette mesure a provoqué de vives réclamations de la part des colons, elle a été rapportée.

Notre grande colonie d'Indo-Chine est de beaucoup la plus riche en main-d'œuvre. D'après le recensement de 1926 :

La Cochinchine possède 63 habitants par km²

Le Cambodge	»	15	»
-------------	---	----	---

L'Annam	»	35	»
---------	---	----	---

Le Laos	»	4	»
---------	---	---	---

Le Tonkin	»	70	»
-----------	---	----	---

Les indigènes appartiennent à deux races principales : la race cambodgienne dans la vallée du Mékong et la

race annamite beaucoup plus nombreuse qui occupe le delta du Tonkin, la Côte d'Annam et la Basse-Cochinchine. Les habitants sont actifs, intelligents, agriculteurs remarquables et habiles ouvriers. Le Laotien est apathique et peu travailleur. Enfin, il y a un certain nombre d'habitants de races primitives qui ont été refoulés dans la chaîne annamitique. Sauvages et travailleurs, les Moïs dans le sud et les Kahs dans le nord sont regardés par les Annamites comme des races inférieures.

On se plaint, cependant, en Annam, du manque de main-d'œuvre car les indigènes préfèrent travailler pour leur compte ; le Tonkin, le plus peuplé des pays d'Indo-Chine, a refusé récemment des travailleurs à nos colonies d'Océanie sous prétexte qu'il manquait de main-d'œuvre. Cependant, quand le Laos sera en communication par voie ferrée avec le Tonkin, l'Annam et la Cochinchine, ces provinces devront lui fournir l'aide nécessaire à sa mise en valeur.

Nos vieilles colonies d'Amérique, la Martinique et la Guadeloupe, possèdent respectivement 244.000 et 230.000 habitants. La densité de la population est plus grande aux Antilles que dans n'importe quelle autre colonie française et même que dans la métropole : 248 au km² pour la Martinique et 140 pour la Guadeloupe. Les habitants sont tous citoyens français. La population blanche croirait déroger en se livrant à une occupation manuelle ; elle se considère née pour le commandement. La population de couleur est tentée de regarder la dis-

cipline du travail comme vexatoire. Il en résulte des conflits qui ne sont pas propices à la prospérité de ces colonies.

La Guyane, grande comme le cinquième de la France, est peut-être de nos colonies la plus pauvre en travailleurs. La population indigène se compose seulement de quelques milliers de misérables indiens de race caraïbe, vivant clairsemés, à l'état de nature, et dont le rôle économique est nul. Cependant, cette colonie contient de grandes richesses à peine exploitées : mines d'or, bois précieux, arbres et plantes à essence, gommés, etc...

Autrefois, il y eut une ère de prospérité au temps de l'esclavage. Aujourd'hui on peut se demander : Quand aurons-nous de la main-d'œuvre ?

L'Océanie est une des parties les plus fertiles du monde et nos colonies dépérissent faute d'être cultivées.

La Nouvelle-Calédonie a perdu 3000 habitants depuis 1911. Jusqu'en 1923, dans cette colonie, ainsi qu'aux Nouvelles-Hébrides, la question de la dépopulation a été angoissante. Il en est même résulté que plusieurs colons abandonnèrent la partie et vendirent leurs propriétés. Heureusement, de 1923 à 1925, il a été introduit dans ce groupe plus de 3000 Tonkinois ; mais aujourd'hui cette source est tarie.

La Nouvelle-Calédonie est un pays de peuplement. Elle comprend comme population indigène 3 à 4000 individus appartenant à différentes races asiatiques ou océaniques et environ 24.500 Canaques autrefois réputés

féroces et aujourd'hui encore difficilement assimilables. Soit par suite d'inaptitude ou de mauvaise volonté, ils ont dû être remplacés dans l'exploitation des mines et des plantations.

Le groupe Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides pourrait nourrir plusieurs centaines de milliers d'habitants.

A Tahiti, la population indigène va en décroissant depuis plusieurs années. La production de toutes les plantations est demeurée stationnaire. Les noix de coco s'accumulent à terre pour un bon tiers et d'avantage dans certains archipels. Tahiti perd chaque année faute de main-d'œuvre plus de 3 millions de francs.

Aux Marquises, en 30 années, la population a diminué de 65 %. Pour 1800 km² le dernier recensement de la population indigène a accusé 2200 habitants, et il y a cinquante ans il y en avait 20.000. Dans peu de temps, si l'introduction d'une main-d'œuvre étrangère n'est pas venue enrayer la dépopulation, il y aura impossibilité d'effectuer la cueillette des fruits, de préparer le coprah et de remplacer les arbres épuisés.

II

L'ÉCONOMIE DE LA MAIN-D'ŒUVRE INDIGÈNE

M. le gouverneur général Carde disait en 1923 que la mise en valeur de l'Afrique Occidentale était essentiel-

lement un problème de main-d'œuvre, et qu'en attendant qu'elle se multiplie il fallait l'économiser et augmenter son rendement. On peut en dire autant de toutes nos colonies. Il faut donc, par tous les moyens possibles, éviter le gaspillage de la main-d'œuvre.

Autrefois, quand il n'y avait que des pistes, il était nécessaire d'effectuer les transports à dos d'homme. Aujourd'hui, malgré l'amélioration et l'augmentation des voies de communication, le portage se pratique toujours d'une façon presque aussi intensive : transport de voyageurs, transport de bagages sur la tête, sur le dos, en filanzane, etc... transports souvent inutiles.

Le portage devrait être rigoureusement interdit sur les routes et on est étonné quand on voit le nombre de porteurs que remplace un camion. Dans certaines colonies, on a déjà fait un progrès en substituant l'emploi de la charrette à bras au portage.

Une grande économie de main-d'œuvre pourrait être réalisée dans l'exécution de certains travaux. Ainsi, au Dahomey, les huileries sont rares, l'indigène extrait l'huile de palme en faisant subir aux fruits une série d'opérations, qui se font presque toutes à la main, et, finalement, un homme arrive à produire 2 k° d'huile de palme par jour. Il n'extrait que la moitié de l'huile contenue dans les fruits et cette huile est de mauvaise qualité.

Souvent, on voit des amoncellements considérables de palmistes abandonnés aux abords des villages. Le travail de concassage des noix est exécuté par des femmes et

des enfants ; ils cassent les noix une à une. C'est ainsi que les milliers de tonnes de palmistes, qui sortent annuellement des différents ports, ont absorbé une main-d'œuvre énorme qui aurait pu être employée plus utilement dans les palmeraies.

On n'hésite pas à faire parcourir aux indigènes des distances considérables et cela inutilement. Ainsi la conscription devenue obligatoire a souvent une répercussion fâcheuse sur la production du pays. Les recrues font parfois un voyage de huit jours pour se rendre au chef-lieu du cercle où fonctionne la commission de recrutement. Avec le retour, c'est une absence de trois semaines. Dans le cercle de Mamou en Guinée c'est le président de la Chambre de commerce de Conokry qui le disait à M. Sarraut, lors de son voyage de 1922, 4000 individus ont été convoqués et 30 seulement ont été reconnus bons pour le service. N'est-ce pas là un gaspillage de main-d'œuvre ? Plus de 50.000 journées de travail ont été ainsi perdues.

Souvent aussi, la main-d'œuvre est mal employée par la faute des exploitants. On ne s'est pas assez préoccupé de la réduire au minimum. Les ouvriers, pendant longtemps, ont été bon marché. On les embauchait sans compter, sans chercher à augmenter leur rendement. Beaucoup de travaux sont exécutés à bras à l'aide d'outils rudimentaires.

On a parlé souvent d'implanter des industries aux

colonies, mais les colonies sont avant tout productrices de matières premières et tout le monde est d'accord pour admettre que cette production doit atteindre son intensité maxima. Aussi semble-t-il que l'industrie ne doit être utilisée qu'à la condition d'augmenter la production. Si une matière première risque d'être perdue quand elle est exportée sous sa forme primitive, on doit la transformer sans hésitation.

Il est encore une question de première importance pour économiser la main-d'œuvre ; c'est de l'instruire. C'est sur cette question qu'insistait en 1922 le président de la Chambre de commerce de Saint-Louis auprès de M. Sarraut, lors de son voyage en Afrique occidentale.

« La question de la main-d'œuvre, disait-il, est la première à résoudre. Actuellement, il n'y a pas assez de bras et on n'incite pas suffisamment les indigènes à cultiver et surtout à travailler la terre de façon à lui faire produire le maximum. Il serait nécessaire de créer des fermes écoles où l'indigène apprendrait à se servir de la charrue et des autres outils agricoles, puis de suivre les élèves lorsqu'ils auraient quitté ces écoles. Ces créations qui s'imposent seront au moins aussi utiles que les lycées pour ne pas dire davantage. »

Les bras manquent partout dans nos colonies ; il faut à tout prix les économiser en entamant une lutte sans merci contre le gaspillage. C'est le premier pas à faire si on veut résoudre le problème de la main-d'œuvre.

III

LA LUTTE CONTRE LA DÉCHÉANCE PHYSIQUE

Il ne suffit pas d'économiser la main-d'œuvre ; il faut aussi supprimer les cause multiples qui ont pour résultat d'entraîner la déchéance physique de l'indigène.

Le Dr Rigollet, médecin-inspecteur des troupes coloniales, directeur du service de santé en Afrique Occidentale, s'est beaucoup occupé des questions d'hygiène. Il ne craint pas d'assimiler aux affections les plus graves ce qu'il qualifie d'endémie de misère : misère vestimentaire, misère d'habitation, carence alimentaire, ignorance de la propreté la plus élémentaire. Les maladies provoquées par ces habitudes ancestrales d'existence, il suffit de les énumérer pour montrer leur importance sur la morbidité et la mortalité des populations : affections du système respiratoire et du système digestif dues aux refroidissements, déchéance physiologique provenant du déficit d'alimentation, affections transmissibles contractées par l'eau, par les mains malpropres plongées dans laalebasse familiale et d'où la main du passant n'est pas exclue ; par le contact et par la vermine du lit en commun, par les insectes que nul vêtement n'écarte efficacement.

Il ne s'agit pas de soigner des malades ni d'édicter des réglementations d'ordre médical ; c'est une politique

à poursuivre visant la transformation de mœurs millénaires défectueuses.

Ceci pour l'Afrique Occidentale. Mais l'Afrique Occidentale est un pays évolué vis-à-vis de l'Afrique Equatoriale.

M. Rondet-Saint, dans un de ses ouvrages *Dans notre empire noir*, a fait un tableau de la misère physiologique au Congo et, bien qu'il date d'une vingtaine d'années, ce tableau est toujours ressemblant :

« Les indigènes, dit-il, vivent dans un dénûment perpétuel. Leurs cultures s'arrêtent au manioc et à la banane qui poussent à peu près tout seuls. Ils ne chassent guère, ils ne pêchent pas ou si peu. Leur boisson ? Du vin de palme dont ils abusent quand ils en ont et surtout de l'eau boueuse de la rivière ou verte du marigot. Leurs huttes précaires laissent traverser l'air et la pluie et, pour se couvrir, ils n'ont que de misérables pagnes, et le soir, pour se garantir des moustiques, ils allument dans leurs cases des feux destinés à provoquer une fumée intense dans laquelle il passent la nuit. Leur hygiène est remplacée par les pratiques puériles ou nocives du fétichisme... Pas de viande, puisque l'élevage est nul ; par ci, par là une ripaille quand on a tué par raccroc un éléphant ou un hippo. Alors les gens s'emplissent pendant des heures et gonflent à en crever, quitte à jeûner ensuite pendant des semaines.

» On comprend quelle moindre résistance peuvent, dans ces conditions, donner ces races ».

M. Rondet-Saint termine par cette réflexion bien pessimiste :

« Les malheureux dureront-ils assez longtemps pour que nous ayons le temps de les sauver malgré eux. »

A Madagascar, l'indigène se montre tout aussi insouciant des précautions à prendre pour éviter les maladies, bien qu'il y ait plus longtemps que les œuvres de protection existent.

Le Malgache dépense le moins possible pour sa santé. Dans le centre de l'île, où les nuits sont fraîches, il meurt souvent faute de vêtements qui l'eussent protégé du froid, et faute d'une nourriture suffisante, même s'il est riche. Néanmoins après sa mort on sacrifie des bœufs sur son tombeau.

Sur la côte, l'indigène ne prend aucun soin contre le paludisme ; anémié il est victime de la première épidémie.

En Indo-Chine, les rizières abondent. Elles sont particulièrement propice à l'éclosion du moustique. Aussi voit-on le paludisme sévir dans cette colonie avec une intensité inquiétante, et l'Annamite débilité par le paludisme est ensuite décimé par la tuberculose.

Dans nos autres colonies, les question d'hygiène laissent également partout à désirer.

Il résulte de ce qui précède que la déchéance physique est générale aux colonies, surtout dans nos colonies d'Afrique.

La cause principale est la sous-alimentation. L'indigène vit presque au jour le jour. Par insouciance, il ne se préoccupe pas de conserver les graines qui lui sont nécessaires pour ensemençer son champ et récolter ensuite son approvisionnement familial. Bien des fois, il a fallu l'intervention des administrateurs pour lui faire obtenir les semences qui lui faisaient défaut. Bien plus rares encore sont ceux qui pensent à l'année qui va suivre, et si la saison est défavorable ou si une tornade dévaste la contrée, alors c'est la gêne quand ce n'est pas la famine. L'indigène est réduit à se nourrir de fruits et de racines et la déchéance physique en résulte.

En Indo-Chine où tout le monde travaille, souvent un typhon ou le manque d'eau annihile une récolte et l'on voit une province disposer d'une quantité importante de riz et l'exporter, quand sa voisine souffre de la disette. Pour parer à celle-ci on a préparé un plan de mobilisation et on a prévu des stocks et des dépôts secondaires dans les régions les plus menacées.

En général, l'indigène ne prend aucune précaution pour sauvegarder sa santé. Il va presque nu en tout temps, quelles que soient les conditions atmosphériques. Il faut l'amener à se vêtir suffisamment car il est surtout victime de son incurie. Ainsi, sur les hauts plateaux de Madagascar, les habitants se laissent facilement surprendre par le froid. Déjà anémiés, ils sont la proie des affectations pulmonaires.

L'éducation de l'indigène est aussi à faire en ce qui concerne l'habitation. Souvent les cases mal construites laissent pénétrer la pluie ; les détritux jonchent le sol ; la malpropreté règne partout et les habitants vivent pêle-mêle dans une atmosphère confinée qui favorise l'éclosion de toutes les maladies.

La déchéance physique est due aussi encore à beaucoup d'autres causes, en particulier au manque d'hygiène corporelle la plus élémentaire. L'indigène à ce point de vue est un grand enfant qu'il faut instruire.

Une autre cause, qui est malheureusement due à la race blanche, est encore à signaler : c'est l'alcoolisme. Au temps des comptoirs et des échanges, le trafiquant payait souvent les produits coloniaux en alcool. Depuis lors, ces pratiques ont disparu, mais l'indigène a néanmoins conservés une passion pour les liqueurs. Il accepte que ces services soient payés en alcool. C'est un abus qu'il faut supprimer.

Partout il est difficile de changer la mentalité des adultes et les sorciers auront malheureusement pendant trop longtemps encore une influence notable sur eux.

En dehors du service de santé, tous ceux qui possèdent une parcelle d'autorité doivent intervenir. C'est surtout sur les générations nouvelles qu'il faut agir et l'enseignement en particulier doit chercher à convaincre les jeunes enfants de la nécessité de se conformer aux grandes règles d'hygiène. C'est dans ce but aussi que

les élèves-administrateurs vont recevoir à l'avenir une instruction médicale qui leur permettra d'intervenir très utilement.

C'est avec une main-d'œuvre aussi débile, inapte souvent au travail nécessaire à produire seulement sa nourriture, qu'il faut exécuter les grands travaux de mise en valeur des colonies : construction de chemins de fer, de routes, de ports, plantation, exploitation de forêts. Il faut pour cela une main-d'œuvre considérable. Autrefois, les employeurs embauchaient les travailleurs sans contrat. L'indigène, souvent exploité, se nourrissait comme il le pouvait. Il dépérissait et mourait faute de soins.

Maintenant, on a partout compris qu'il fallait protéger les travailleurs et chaque colonie possède une réglementation du travail. Les embauchages ont lieu par contrat. Il y a engagement de la part des deux parties et des mesures sont prises pour en assurer l'exécution. Des conseils d'arbitrage peuvent connaître des contestations entre les deux parties et des pénalités sont prévues.

L'indigène se trouve protégé contre les anciens abus. La nourriture, le logement, les soins médicaux sont prévus ; des repos sont assurés et le travail cessera d'être un destructeur de la race.

La réglementation du travail est le corollaire nécessaire aux mesures prises contre la déchéance physique.

IV

LA LUTTE CONTRE LES MALADIES

A l'époque où nos possessions se bornaient à des comptoirs disséminés sur la côte, les populations de l'intérieur étaient en lutte continuelle. Elles étaient décimées, pillées et en outre razziées par les marchands d'esclaves. Ces maux ont disparu, mais d'autres continuent encore à les accabler aujourd'hui : le paludisme, la tuberculose, la variole, la syphilis, la lèpre, la fièvre jaune, la maladie du sommeil etc... et pour les combattre il n'y a guère que les sorciers. Voilà les ennemis contre lesquels les services de l'assistance médicale doivent lutter et auxquels ils doivent arracher des milliers et des milliers d'existences.

Le paludisme sévit partout. Il a été attaqué par la quinine et on a cherché à détruire les moustiques. Cette destruction a donné quelques résultats dans les villes, mais on peut dire qu'on a été vaincu dans cette lutte. les moustiques naissent dans les eaux stagnantes et partout où elles ne peuvent pas être évacuées, partout où les mares ne peuvent pas être comblées, la maladie se développe.

En Indo-Chine, à Madagascar, des rizières couvrent des espaces énormes. Aussi les moustiques y pullulent et la maladie y fait de grands ravages. Il ne faut pas songer à supprimer les rizières, le riz étant la principale nour-

riture des habitants ; mais on pourrait les éloigner des centres habités. Madagascar a employé en 1924 pour plus d'un million de francs de quinine.

Chaque année, dans la plupart de nos colonies de l'Afrique Centrale, au début de la saison des pluies, le paludisme se réveille, et pour ne citer que l'une d'entre elles, la Haute Volta, cette maladie y atteint près de la moitié de la population.

Elle règne aussi en Afrique du Nord, mais d'une façon beaucoup plus bénigne.

Les îles d'Océanie où sévissent la plupart des autres maladies ne connaissent pas le paludisme.

La tuberculose est très répandue. Elle fait de sérieux ravages.

En Nouvelle-Calédonie, l'élément pénal l'a communiquée aux Canaques dont la race menace de disparaître.

Aux Antilles, 40 % des noirs sont atteints.

A Madagascar, elle est fréquente sur les Hauts-Plateaux et plus rare parmi la population côtière.

En Indo-Chine, elle est en progression presque partout : 404 cas et 55 décès en 1910 — 2817 cas et 720 décès en 1923. La Cochinchine est la province la plus atteinte.

En Afrique Occidentale et en Afrique Equatoriale, elle est moins répandue.

En Indo-Chine, on expérimente le vaccin Calmette

et la lutte est engagée par l'Institut Pasteur de Saïgon. Les mêmes essais ont lieu à Dakar et à Tananarive.

Longtemps la variole a décimé la population de la plupart de nos colonies. On a introduit le vaccin et, partout, des résultats très intéressants ont été obtenus. La vaccination a été rendue obligatoire. Des missions ont été organisées qui parcourent les colonies et y apportent le remède. Déjà en 1920, en Afrique Occidentale, pour ne parler que de cette colonie, on avait pratiqué 1.400.000 vaccinations.

La syphilis est très commune. Il y a plus de 50 % de malades en Afrique Occidentale. A Madagascar, leur nombre atteint 75 %. C'est une maladie destructive de la race. Elle cause des avortements et toutes leurs conséquences désastreuses. Avec le paludisme, c'est la plaie de Madagascar.

On lutte activement et, aujourd'hui, la maladie est en état de régression. On peut même espérer qu'on arrivera à la faire disparaître. Des dispensaires spéciaux sont créés et ils inspirent confiance, ce qui est capital pour cette maladie. En 1921 il y a eu à Madagascar 24.000 consultations. Il y en a eu 202.000 en 1924 et, pendant ce laps de temps, le nombre des dispensaires est passé de 7 à 75.

Le remède curateur existe. L'exemple de Madagascar peut être suivi ailleurs et produire les mêmes heureux résultats, mais en attendant, le traitement de la syphi-

lis dépasse partout les possibilités de l'assistance médicale.

La lèpre est une maladie assez répandue. Jusqu'ici, on avait interné les malades dans des léproseries, mais il y a eu de nombreuses évasions ; aussi se propose-t-on d'abandonner la méthode coercitive. On ouvrira des consultations spéciales dans les dispensaires. On isolera les malades à domicile. On cherchera à soustraire les enfants nés de lépreux à leur famille et on essaiera d'éduquer la population. Mais rien jusqu'ici n'indique une régression du mal.

Le succès a été plus grand avec la fièvre jaune. On connaît aujourd'hui les stegomyas, insectes propagateurs de la maladie, et on a pris des garanties contre eux en détruisant leurs gîtes. On peut dire que cette maladie qui a fait tant de terribles ravages jadis au Sénégal se trouve jugulée, mais tous les foyers ne sont pas éteints. Elle a fait sa réapparition en Afrique Occidentale en 1926-1927, ce qui a vivement affecté le gouvernement général. Des mesures urgentes ont été prises dans la crainte d'une propagation du mal dans les colonies voisines. La maladie a pu être circonscrite et les décès ont été loin d'atteindre les chiffres des précédentes épidémies.

Bien que la fièvre jaune règne surtout au Sénégal, elle est cependant à redouter dans toutes les régions tropicales

La pire de toutes les maladies est peut-être la maladie du sommeil. Autrefois, elle régnait surtout au Bas-Congo. Maintenant, elle s'étend chaque jour et aucune des régions voisines n'est certaine d'être épargnée si on n'arrive pas à détruire la mouche tsé-tsé propagatrice de la maladie. On s'occupe seulement de ce fléau depuis 25 ans. On connaît aujourd'hui les mœurs et l'habitat de la mouche, on sait comment le mal se propage. La mortalité causée par la maladie du sommeil atteint plus de la moitié de celle de l'Afrique Equatoriale et cette proportion tend même à augmenter.

On arrive à reconnaître la maladie par la présence de trypanosomes dans l'organisme, et on la combat par l'atoxylation. On a organisé un institut Pasteur à Brazzaville et des secteurs de prophylaxie. Malheureusement, l'Afrique Equatoriale ne peut avec ses ressources entretenir que quelques organisations insuffisantes pour l'immensité de son territoire.

La mouche tsé-tsé se montre dans toute l'Afrique tropicale. Tous les Etats intéressés se préoccupent de cette maladie ; mais on est encore dans la période des études et quel que soit le remède il sera toujours inefficace si on n'a pas de médecins pour l'appliquer.

L'organisation de l'assistance médicale a débuté dans nos colonies avec l'occupation par nos troupes, et ce sont les médecins du corps de santé qui, dès le début, donnèrent leurs soins aux indigènes. Plus tard, des méde-

cins civils furent recrutés individuellement par contrat et formèrent le noyau du cadre d'assistance indigène. Partout, aujourd'hui, elle est encore loin de suffire à sa tâche. La médecine aux colonies est pénible et sa pratique exige une grande résistance physique et morale. Pour déterminer les jeunes médecins à partir pour les colonies, il faudrait leur proposer des engagements que les finances de ces colonies ne paraissent pas en état de leur offrir. Les médecins européens acceptent plus volontiers d'aller en Indo-Chine qu'en Afrique parce qu'ils sont payés en piastres. Si par hasard un médecin se présente en Afrique Equatoriale, dès son arrivée il passe au Congo Belge qui lui offre un traitement triple.

Devant la pénurie de médecins français, on a cherché à embaucher des médecins étrangers qui sont sans emploi en France et qu'on utiliserait sous la direction de médecins français.

La solution du problème médical est donc loin d'être trouvée pour les colonies et par suite la question de la main-d'œuvre voit sa solution indéfiniment reculée.

Voici comment les médecins européens se trouvent actuellement répartis :

En Indo-Chine	185 pour	700.000 km ²
A Madagascar	25 pour	600.000 »
En Afrique Occid.	120 pour	4.500.000 »
En Afrique Equat.	37 pour	2.000.000 »

soit pour 10.000 km² :

- 2,64 médecins en Indo-Chine
- 0,27 médecin en Afrique Occidentale
- 0,18 médecin en Afrique Equatoriale
- 0,41 médecin à Madagascar

Il s'agit de médecins civils et militaires. Si l'on fait abstraction de ces derniers, on trouverait à peu près 0 en Afrique Equatoriale et bien peu dans les autres colonies.

Le nombre des médecins par km² a une très grande importance. Ainsi, en Afrique, un médecin doit surveiller un territoire 12 fois plus grand qu'en Indo-Chine.

L'effort des colonies s'accroît chaque année. Pour en donner une idée, il suffit de constater que de 1900 à 1925 les sommes affectées au service de l'assistance médicale sont passées de 3 à 84 millions de francs.

Pour remédier au défaut de médecins européens, on a créé successivement des écoles de médecine dans les différentes colonies. Ces écoles sont destinées à former des médecins indigènes auxiliaires qui sont placés sous le contrôle des médecins français. Habitué au climat, aux mœurs et aux pratiques des indigènes, ils sont acceptés par eux sans difficulté et seront d'un grand secours dans l'avenir.

Il faut remarquer que l'instruction de ces médecins auxiliaires doit être conduite dans un esprit essentiellement pratique, en développant ce qui se rapporte à

la médecine préventive et à l'hygiène ; de même pour les sages-femmes, les vaccinateurs et les infirmiers. Avant-tout, ce sont des notions pratiques qu'on doit leur inculquer.

La première école créée est celle de Pondichéry en 1863, puis celle d'Hanoï en 1902 ; cette dernière forme environ 10 médecins par an et aujourd'hui il y en a 189 qui exercent en Indo-Chine.

L'Ecole de Tananarive a été fondée à la fin du siècle dernier et celle de Dakar en 1913. Aujourd'hui, le nombre des médecins indigènes sortis de ces différentes écoles l'élève à plus de 500. Le développement de ces écoles a pris une grande extension et on a été obligé de les agrandir et même de les reconstruire. Elles sont dotées de tous les perfectionnements modernes. Elles peuvent mettre à la disposition de l'Administration des vaccins, des sérums et autres remèdes qu'elles fabriquent ou qui proviennent de la métropole.

L'aide apportée par les auxiliaires indigènes a donné jusqu'ici d'excellents résultats, aussi cherche-t-on à développer leur recrutement. Dans ce but on autorise en Afrique Occidentale les médecins et les sages-femmes auxiliaires pourvus de leur diplôme à exercer à titre privé sous certaines conditions. On projette d'aller plus loin pour attirer les indigènes vers l'exercice de la médecine. Jusqu'à ce jour, ceux qui sont pourvus du diplôme de docteur ne peuvent servir qu'avec le grade d'adjudant. Un projet prévoit leur assimilation aux officiers. D'autre

part, les étudiants de l'Ecole d'Hanoï demandent à concourir pour entrer à l'Ecole du service de santé de la marine de Bordeaux. Il est question d'accepter cette demande. Ce serait un moyen efficace d'augmenter le nombre des médecins aux colonies puisqu'il est impossible d'y attirer les médecins français.

Pour mieux utiliser le petit nombre de médecins français dont on dispose, on est arrivé à une nouvelle conception de l'organisation du service de santé. Autrefois, le service médical se concentrait dans les formations sanitaires. Les médecins se tenaient dans les quelques hôpitaux alors existant ; on y amenait les malades, mais il faut songer qu'en Afrique Equatoriale il n'y a qu'un médecin pour une surface équivalent à cinq départements français. Si le médecin reste immobile au centre de cette surface, son action est nulle. Les hôpitaux doivent bien exister dans les grands centres, mais les malades de la brousse ne peuvent pas y être hospitalisés. Aussi quelques prescriptions ministérielles ont donné les directives suivantes :

Diviser le pays en circonscriptions sanitaires qui possèdent chacune en son centre un hôpital indigène avec le matériel utile du service sanitaire mobile.

Dans les principales agglomérations, créer des dispensaires ne pratiquant pas l'hospitalisation, mais assurant les soins à des consultations journalières et dépistant les maladies endémiques.

Combattre les épidémies en utilisant des groupes

sanitaires mobiles. Le médecin, l'infirmier, le vaccinateur doivent aller vers le malade.

Mais ces prescriptions qui sont judicieuses sont souvent lettre morte par suite de la carence de médecins. Il faut en augmenter le nombre à tout prix.

V.

LA PUÉRICULTURE

L'augmentation de la main-d'œuvre est le problème qui domine tout l'avenir de nos colonies. Sa solution dépend en très grande partie de la puériculture.

Les maladies des adultes sont souvent une cause de stérilité, telles les maladies vénériennes, la tuberculose, la sous-alimentation, l'alcoolisme et, en Afrique Equatoriale la maladie du sommeil. Soigner les parents est la première condition pour augmenter la natalité.

Il est bon de jeter ici un coup d'œil sur la situation de la femme indigène, ce qui explique son état de déchéance et la répercussion de cet état sur la natalité.

D'après M. Carde, le pire des esclavages, le plus avilissant, est celui auquel est soumise la femme indigène. On la marie sans son assentiment, on la divorce de même. Le mariage est un contrat d'achat et si le noir n'avait pas l'obligation d'avoir de l'argent pour se marier, il ne travaillerait point. Aussi la femme ne s'attache pas

à son époux ni à sa maison. Elle divorce avec une facilité extrême. Souvent elle abandonne ses enfants qui, étant la propriété du chef de famille, sont confiés à des mains mercenaires et meurent en bas-âge faute des soins les plus élémentaires.

Pour l'Afrique Equatoriale, M. Antonetti, gouverneur général, disait il y a quelques années que la situation misérable de la femme indigène l'avait particulièrement frappé. Elle est ravalée au rôle de bête de somme et c'est sur elle que tombent presque toutes les charges. Il ajoutait que cet état de choses pesait certainement sur l'accroissement de la population.

En Indo-Chine, sans être aussi misérable, la femme n'est qu'une marchandise, surtout dans les pays où la polygamie existe. Elle n'est rien, elle sert les hommes comme une esclave.

Partout le sort de la femme est misérable aux colonies.

La femme ne prend pas de précautions pendant sa grossesse, elle travaille jusqu'au jour de l'accouchement. Aucun des soins si nécessaire à l'heureuse naissance de l'enfant ne lui est donné. Elle reprend son travail aussitôt après. A l'heure décisive, c'est une matrone plus ou moins experte qui pratique l'accouchement. A la suite de ses manœuvres, nombre de mères succombent, souvent par infection, et les enfants périssent en quantité par apoplexie et asphyxie des nouveaux-nés. Ignorante de toute antisepsie, elle soigne la plaie ombilicale en

obstruant le passage du cordon avec de la terre glaise ou même des excréments d'animaux et, dans certaines colonies, la moitié des enfants sont emportés par le tétanos ombilical. M. Sarraut, dans son ouvrage sur la mise en valeur des colonies, énonce le chiffre de 80 % pour les morts-nés et les maladies de la première enfance. Pour apporter un remède à cet état de chose, il faudrait supprimer les matrones et avoir un nombre suffisant de sages-femmes. En Afrique Occidentale, par exemple, il n'y avait à la fin de 1925 que 63 sages-femmes indigènes sortant de l'Ecole de Dakar. Les sages-femmes sont manifestement trop peu nombreuses ; il faut souhaiter qu'elles puissent former des adeptes à qui elles enseigneraient les notions les plus élémentaires de l'hygiène.

Souvent aussi il est difficile de faire admettre la sage-femme dans les familles, tant les indigènes sont attachés à leurs habitudes ancestrales. On essaiera d'abord avec l'aide des médecins et des administrateurs de l'introduire auprès des femmes des chefs et, quand elle aura soigné l'une d'elles, auprès des femmes des notables. Alors, un grand pas sera fait.

Beaucoup de mères sont médiocrement nourrices et on ignore la manière de suppléer à la mauvaise qualité du lait maternel. Les enfants, à la fin de l'allaitement, et souvent quand ils sont encore à la mamelle, reçoivent une alimentation d'adulte qui les gave et détermine chez eux de graves maladies. Aussi, pendant la première année, les enfants meurent d'affections intestinales par suite

d'alimentation précoce ; puis ce sont les épidémies de variole, la contamination par les mouches et les moustiques, les changements de température sur des petits corps entièrement nus, toutes causes pernicieuses pour des organismes non préparés à la résistance. Tout cela sans parler des fléaux qui déciment les parents et auxquels ils n'échappent guère, sans parler des maladies congénitales.

Ceux qui résistent demeurent souvent débiles et restent à la merci de toutes les maladies déjà vues.

L'élite est bien peu nombreuse. Il suffit pour s'en rendre compte de constater quelques résultats des opérations du recrutement militaire. En Guinée, il y a peu d'années, à Beyla, 155 jeunes gens furent reconnus aptes sur 3000. A Kindia, 69 sur 1400. Cette proportion est à peu près partout la même. Les moyens dont disposent les colonies dans la lutte engagée pour la protection de l'enfance seront encore pendant longtemps insuffisants faute de personnel. Aussi, il y a quelques années, le Ministre des colonies avait exprimé à un certain nombre de représentants du commerce de l'Afrique Occidentale son désir de voir créer une œuvre privée pour la protection de l'enfance, dont l'action continuerait celle des sages-femmes : Le Berceau Africain. Le but de cet œuvre serait la création de dispensaires de puériculture, la distribution de lait et de vêtements chauds, l'entretien dans les dispensaires d'infirmières chargées d'y introduire des habitudes d'hygiène et de propreté ; l'organi-

sation de fêtes annuelles des enfants pour honorer les familles nombreuses, l'attribution de primes pour chaque enfant vivant à partir du quatrième.

Cette œuvre du Berceau Africain qui fonctionne aujourd'hui offre un intérêt capital et il faut que toutes les Françaises qui habitent les colonies lui apportent leur concours : femmes d'administrateurs, de fonctionnaires, de commerçants. Il faut bien songer qu'une femme intelligente peut valoir un médecin par ses conseils et son exemple.

Ces directives ont été suivies presque partout.

En Afrique Equatoriale, malheureusement, cette création est bien difficile à réaliser : population clairsemée, peu de médecins, peu de sages-femmes, peu de moyens de communication et surtout très peu de Françaises pouvant réaliser le plan du ministre.

A Madagascar, avant l'occupation, le paludisme et la syphilis étaient la cause de nombreux décès de femmes, et d'enfants ou d'avortements. Une maternité fut créée en 1899 à Tananarive et depuis nombreuses sont celles qui ont été annexées à des hôpitaux. Une propagande active a lieu pour sauver l'enfance, et en 1925 le gouverneur général félicitait la Croix Rouge Malgache de l'heureuse influence qu'elle exerçait dans la plupart des localités importantes de l'île. Cette œuvre inspire pleine confiance et le nombre des consultations a quadruplé de 1922 à 1924. M. Olivier a restauré les fêtes d'enfants

que le maréchal Galliéni avait instituées ; elles ont eu un très grand succès.

En Indo-Chine, existent aussi des maternités, mais une faible partie de la population en bénéficie. Ce sont encore les matrones qui président aux accouchements et leur intervention est souvent lamentable. Cependant, le tétanos ombilical a notablement diminué. On cherche dans les maternités provinciales à faire suivre des stages d'instruction à des jeunes filles d'indigènes.

En Nouvelle-Calédonie, ni layettes, ni gouttes de lait, ni pouponnières. On se contente d'accorder des allocations en argent suivant le nombre d'enfants.

A Tahiti où ne sévit aucune maladie de l'enfance, la moralité est effrayante. En 1924, sur 194 décès, il y en avait 90 d'enfants, plus 25 morts-nés. Il semble qu'un institut de puériculture va bientôt fonctionner pour lequel une campagne énergique a été menée.

Quant à nos vieilles colonies, elles ne comptent que des citoyens français ; elles ont les mêmes organes administratifs que nous, elles peuvent appliquer les lois d'assistance.

Avec une mortalité infantile de 80 %, un ménage doit avoir 10 enfants pour en conserver 2 et perpétuer la race, aussi peut-on dire que quand une région ne se dépeuple pas, les enfants ne font pas défaut. Ils sont surabondants, mais ils ne vivent pas, et tout le problème de l'augmentation de la main-d'œuvre dans nos colonies

se résume à faire les dépenses nécessaires pour réduire la mortalité infantile.

C'est le cas de dire que dépenser 100 francs en matière coloniale pour préserver une vie, c'est engager 100 francs pour en gagner 1000.

CHAPITRE II

Le problème des capitaux

Un problème presque aussi important que le problème de la main-d'œuvre est celui des capitaux. Même pourvue d'une main-d'œuvre abondante, les colonies ne peuvent pas produire d'une façon intensive, et leur production intensive est nécessaire à l'approvisionnement de la France, si elles n'ont pas de capitaux.

Il faut des capitaux pour créer et améliorer l'outillage public des colonies, base indispensable de leur mise en valeur.

Il faut des capitaux pour financer les sociétés coloniales qui prennent une place de plus en plus prépondérante.

Il faut des capitaux pour financer les sociétés coloniales qui prennent une place de plus en plus prépondérante.

Il faut des capitaux, d'une part aux industriels et aux commerçants, d'autre part aux colons, pour créer et développer leurs entreprises.

Il faut enfin des capitaux à l'indigène pour acheter des semences et du bétail, constituer son petit outillage et vivre en attendant la récolte.

Normalement, les capitaux destinés à la création et à l'amélioration de l'outillage public des colonies, devraient être fournis par l'Etat.

M. Restany, dans son ouvrage sur le problème des capitaux dans les colonies française, dit à ce sujet :

« Les dépenses que l'Etat contracte pour les colonies revêtent un caractère particulier qu'on pourrait appeler impérial. Nos possessions d'outre-mer font partie de la communauté française. Elles constituent la plus grande France ; entre elles et la métropole, existent une unité et une solidarité qui ont fait leurs preuves dans les heures douloureuses de la guerre et qui doivent se continuer dans la paix. Il est juste que les colonies, qui ont mis à la disposition de la mère patrie attaquée l'intégralité de leurs ressources, trouvent auprès d'elle en retour l'appui financier et les capitaux indispensables à leur développement. »

Malheureusement, l'Etat est actuellement dans une situation financière qui, bien qu'en voie d'amélioration, exige la plus sévère économie. Il ne peut que difficilement et imparfaitement faire face aux dépenses nécessaires à l'outillage de la France continentale. Il est donc bien certain, que pendant de longues années encore, les colonies ne devront pas compter sur le concours de la métropole.

« Cependant, dit encore M. Restany, la tâche primordiale à accomplir, et sans laquelle tous les autres sacrifices seraient inutiles et sans objet, est la création dans le plus bref délai de cet outillage public exposé dans le programme Sarraut. A quoi bon fonder des entreprises

coloniales, défricher et planter des domaines, si les moyens de communication ne permettent pas, d'une part, d'amener facilement les objets manufacturés dont on a besoin, d'autre part d'exporter les produits indigènes récoltés. »

L'exécution des grands travaux publics exige des milliards. Comment se les procurer ?

Un moyen consiste à faire appel aux fonds de réserve des colonies. Mais cela ne va pas bien loin. Ce procédé permet seulement de faire les frais des études préparatoires et d'exécuter des travaux de peu d'importance.

Lorsqu'il s'agit d'ouvrages de grande envergure, d'autres moyens doivent être trouvés. M. Sarraut, dans son ouvrage sur la mise en valeur des colonies, devant la carence bien nette de l'aide financière de la métropole, indique plusieurs procédés qui d'ailleurs existent déjà. A savoir les emprunts, les concessions, les subventions.

Les emprunts sont assez employés, car la situation financière de nos colonies est en général satisfaisante.

M. Girault, dans ses *Principes de législation coloniale*, constate en effet que nos colonies sont, généralement, très peu obérées :

« Le service annuel des emprunts, écrit-il, n'aborde le plus souvent qu'une faible part des recettes ordinaires du budget : 1/10 en Indo-Chine, 1/12 à Madagascar, 1/4 en Afrique Occidentale et 2/9 en Afrique Equatoriale. Combien d'Etats seraient heureux aujourd'hui d'avoir une dette qui n'absorbe pas une plus grande part de leurs

ressources... La situation financière de ces colonies est saine. La plupart d'entre elles pourraient de nouveau sans imprudence faire appel au crédit pour développer leur outillage. Seule l'Afrique Equatoriale et la Nouvelle-Calédonie, dont les caisses de réserves ne sont pas bien garnies, et dont les finances manquent d'élasticité, se trouvent dans une situation un peu différente. »

Le second système indiqué par M. Sarraut, est celui des concessions :

« Il permet, dit M. Restany, dans son ouvrage déjà cité, tout à la fois, sans porter atteinte au principe de l'unité budgétaire, de spécialiser l'emploi des sommes demandées et les ressources qui doivent servir à les rémunérer et à les amortir. Le public est de plus en plus porté vers ces placements, qui lui offrent un gage particulier. Le souscripteur est assuré que les profits à retirer des installations, créées grâce à ses apports de fonds, seront destinés en premier lieu au paiement des intérêts et dividendes. En plus de la garantie de l'Etat et du gouvernement local, le souscripteur possède une sécurité réelle représentée par les travaux effectués.

» En outre, la colonie, sans tenir compte du bénéfice que lui réserve le contrat de concession, a ainsi le moyen d'attirer et de fixer dans le pays des sociétés puissantes, directement intéressées à son avenir, et qui, de ce fait, seront incitées à favoriser la création d'entreprises nouvelles et l'intensification des transactions commerciales. Elles pourront d'autant mieux faciliter l'apport des capi-

taux qu'elles disposeront en général dans la métropole de concours financiers importants ; leur patronage suffira dans bien des cas à intéresser le public à une affaire. »

Les grands avantages de ce système semblent devoir inciter l'Administration à l'employer. Sans doute, il a donné lieu à des critiques parfois justifiées. En Afrique Equatoriale, on a reproché aux concessionnaires de ne pas observer les clauses du cahier des charges. Récemment, au sujet de l'Indo-Chine, on a parlé de favoritisme. Cependant, tout compte fait, il semble bien qu'il y ait là seulement négligence de la part de l'Administration, soit dans l'octroi de la concession, soit dans la surveillance des concessionnaires. Il semble donc, si l'autorité veut y prêter la main, que ce procédé présentant de grands avantages mérite d'être généralisé.

Troisième moyen indiqué par M. Sarraut : les subventions.

La situation financière de l'Etat ne lui permet pas, pour l'instant du moins, d'employer ce procédé. Mais s'il ne peut pas donner de l'argent, il peut pratiquer le système des subventions en nature en utilisant les prestations imposées à l'Allemagne.

Cette utilisation est déjà entrée en voie de réalisation. En 1927, trois conventions importantes ont été conclues :

Une convention avec Madagascar portant sur 9 millions de marks or et dont les livraisons seront échelonnées sur 4 années.

Une convention avec l'Afrique Occidentale portant sur

22 millions de marks-or dont les livraisons seront échelonnées sur 4 années également.

Une convention avec l'Indo-Chine portant sur 35 millions de marks-or livrables en 5 années.

De plus, d'autres conventions très importantes sont à l'étude.

Ces trois moyens : emprunts, concessions, subventions, en s'additionnant, peuvent procurer aux colonies une aide très appréciable en vue de la création de leur outillage public.

Cependant, il faudrait, pour obtenir un résultat rapide, du crédit à dose massive. Ce crédit pourrait être procuré par un organisme financier dans le genre du Crédit National des Colonies de M. Sarraut.

Cela sera peut-être possible dans quelques années si notre situation financière continue à s'améliorer.

Les sociétés semblent être un remarquable instrument de mise en valeur des colonies. Grâce à leurs moyens puissants, à leur personnel de choix, elles réussissent à fonder et à mener à bien des entreprises là où les particuliers les plus riches et les mieux doués ne peuvent rien faire. De plus, ayant une durée supérieure à la vie des hommes, elles peuvent entreprendre des travaux de longues haleine qui exigeraient l'effort de plusieurs générations.

Pour se créer, pour se développer, il faut aux sociétés coloniales beaucoup de capitaux. Où les trouver ?

La fondation d'une société, et particulièrement d'une

société coloniale, dont les risques sont grands est un problème très compliqué. Il est difficile d'attirer les souscripteurs car la société n'est pas connue, car on ne sait pas ce dont elle est capable. Un patronage puissant est nécessaire pour accomplir les premiers pas. Ce patronage, la société le trouve dans la banque d'affaires qui, travaillant avec ses propres capitaux, peut se permettre des immobilisations. La banque d'affaires souscrit tout ou partie des titres, les met dans son portefeuille, surveille les débuts de la société et, quand celle-ci a donné des preuves de sa solidité et bénéficie d'une publicité suffisante, elle lance les titres sur le marché, aidée le plus souvent par les établissements de crédit qui ont de nombreuses succursales et des ramifications très étendues.

La banque d'affaire apparaît donc comme l'instrument parfait du lancement des sociétés coloniales.

Parmi nos colonies, l'Afrique du Nord et l'Indo-Chine en possèdent. En Afrique du Nord, il faut citer : le Crédit Algérien pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie de l'Algérie, la Banque Industrielle de l'Afrique du Nord, la Compagnie Générale du Maroc. En Indo-Chine, on trouve un très important établissement : La Banque Industrielle de Chine.

En France, nos grandes banques d'affaires, au premier rang desquelles figurent la Banque de Paris et des Pays-Bas et l'Union Parisienne se sont sérieusement engagées dans le financement des sociétés coloniales.

L'idéal serait d'avoir des banques spécialisées dans la

commandite coloniale et même des banques spéciales pour chaque grand groupe de colonies.

Une fois que la société coloniale a fait ses preuves, avons-nous dit, la banque d'affaires lance ses titres sur le marché. Encore faut-il que les capitalistes veuillent bien les acheter. Il est donc vrai de dire qu'au fond c'est l'épargne des particuliers qui est la véritable source du financement des sociétés coloniales. Voyons comment on peut compter sur elle.

Depuis la guerre, les épargnants, très déçus par la dépréciation totale ou partielle de leur portefeuille étranger, hésitent moins qu'avant 1914 à confier leur argent à des mains françaises. Bien que fortement sollicités par l'Etat, les organismes des Régions Libérées, les entreprises métropolitaines de toutes sortes, ils achètent plus volontiers des valeurs coloniales.

Cependant, beaucoup trop ignorent encore ou se méfient en raison des difficultés inhérentes aux entreprises coloniales et des risques qu'elles courent. Il faut attirer leur attention et surtout capter et conserver leur confiance.

Citons quelques moyens propres à atteindre ce résultat :

D'abord, les banques, qui ont dans leurs attributions les placements de titres, peuvent agir efficacement auprès de leurs clients en leur offrant des valeurs coloniales, en leur touchant un mot des ressources multiples de nos colonies et de leur merveilleux avenir. Leur influence sera

certainement grande sur ceux, et ils sont nombreux, qui demandent des conseils et cherchent des directions.

Puis, les sociétés coloniales peuvent faire effort pour être des sociétés modèles en vue de ne soulever aucun sentiment de méfiance.

Enfin, le Gouvernement peut aussi augmenter la confiance en donnant l'impression qu'il a un programme de mise en valeur des colonies et qu'il veut en poursuivre la réalisation avec méthode et ténacité.

Aux colonies, plus encore qu'en France, les industriels et les commerçants doivent avoir recours au crédit. En effet, les rentrées se font longtemps attendre, ce qui résulte :

Pour le commerce intérieur, de la difficulté des communications et des énormes distances à parcourir.

Pour le commerce avec la France, de l'éloignement et des retards à l'embarquement et au débarquement.

Les dispensateurs de capitaux sont, d'une part certaines banques d'émission et, d'autre part, les divers établissements de crédit qui fonctionnent dans les colonies.

Passons très sommairement en revue les principaux groupes de colonies :

L'Afrique du Nord, et en particulier l'Algérie, a un système bancaire très complet. Il ne faut pas compter sur les banques d'émission : Banque de l'Algérie et Banque d'Etat du Maroc, qui se limitent à l'émission et au réescompte. Par contre, les établissements de crédit sont

importants et étendent leur influence très loin grâce à de nombreuses agences.

A signaler, en plus des succursales des Etablissements de crédit métropolitain, la Compagnie algérienne et le Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.

L'Afrique Centrale est très mal partagée. En dehors de la Banque de l'Afrique Occidentale, banque d'émission, il n'existe que la Banque Française de l'Afrique. Cette pénurie provient du peu de progrès du développement économique, résultat du manque de main-d'œuvre.

Madagascar est mieux partagée. La création en 1925 de la Banque d'émission, Banque de Madagascar, a permis au crédit de prendre un grand essor. Il faut signaler comme établissements de crédit proprement dits, plusieurs succursales du Comptoir National d'Escompte et deux banques créées depuis la guerre : la Compagnie de l'Océan Indien et le Crédit Industriel de Madagascar.

L'Indo-Chine a une organisation bancaire tout à fait à la hauteur de son bel essor économique. D'abord, la banque d'émission, Banque de l'Indo-Chine, établissement très puissant qui a de nombreuses succursales. Comme établissements de crédit, il faut citer la Banque Industrielle de Chine, organisme très actif ; le Crédit Foncier d'Indo-Chine et quelques banques étrangères.

Dans nos vieilles colonies, Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane, le crédit est distribué surtout par les banques d'émission dites banques coloniales. Pas d'établissements de crédit à part la Société Bourbonnaise de

Crédit à La Réunion et la Banque Auxiliaire Coloniale à La Guadeloupe.

La Nouvelle Calédonie, les Nouvelles Hébrides et les Etablissements du Pacifique, sont très mal partagés. La Banque de l'Indo-Chine a bien des succursales à Nouméa et à Papeete, mais il n'existe aucun établissement de crédit. Cela résulte du retard dans le développement économique, conséquence du défaut de main-d'œuvre.

En somme, on voit que la distribution du crédit est suffisante partout où l'essor économique est important, c'est-à-dire là où l'industrie et le commerce ont surtout besoin de capitaux.

Le colon, au point de vue du crédit, ne doit pas être placé sur le même pied que l'industriel et le commerçant. Il n'est pas certain de pouvoir rembourser en temps voulu. Il lui faut, non pas une somme prêtée à long terme, mais surtout des avances de saison lui permettant d'entreprendre sa campagne et d'attendre la récolte.

Pour répondre à ce besoin, il existe divers organismes :

Les banques coloniales et les banques de l'Indo-Chine, de l'Afrique Occidentale et de Madagascar sont autorisées à pratiquer des prêts sur récoltes pendantes. M. Girault écrit à ce sujet dans ses *Principes de législation coloniale* :

« L'agriculteur, avant d'avoir coupé sa récolte et de l'avoir vendue, peut avoir besoin de fonds pour acheter des engrais, payer ses ouvriers, etc... Ces fonds, il pourra les rembourser dans quelques mois lorsqu'il aura vendu la

récolte qu'ils auront servi à augmenter et à recueillir, mais, pour le moment, il faut qu'ils les emprunte...

» La récolte à venir en vue de laquelle l'emprunt est effectué n'est-elle pas la garantie tout indiquée et toute naturelle, puisqu'elle constitue une valeur mise par le prêteur dans le patrimoine de l'emprunteur. Comme c'est avant la récolte que l'agriculteur a besoin d'argent, ce sont les fruits encore pendants qu'il doit pouvoir engager. Or, il est bien évident qu'il ne peut s'en dessaisir puisqu'ils ne peuvent mûrir qu'à la condition de rester attachés à son sol. »

Les banques prennent d'ailleurs une garantie suffisante en bornant leurs avances au tiers de la récolte.

Des caisses de crédits agricoles existent dans quelques-unes de nos colonies.

Elles sont particulièrement nombreuses en Afrique du Nord. En Algérie, dès 1901, ont été créées des caisses régionales dont l'action est complétée par celle de caisses locales.

En Tunisie et au Maroc, on trouve des caisses semblables qui réussissent très bien.

Dans nos vieilles colonies, Réunion, Martinique, Guadeloupe, des caisses régionales existent depuis 1920.

En 1924, une caisse agricole a été créée à la Guyane.

A Madagascar, le crédit agricole est à l'état de projet et en Afrique Occidentale il est bien institué mais ne fonctionne pas faute de fonds.

Les établissements de crédit consentent des crédits de

campagne, notamment en Indo-Chine et en Afrique du Nord où la Compagnie Algérienne et le Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie les pratiquent largement.

Les colons peuvent avoir besoin d'argent pour améliorer et étendre leur propriété. Ils s'adressent alors à des établissements de crédit foncier ou à des particuliers qui placent leurs disponibilités en hypothèques.

Enfin, ils doivent prévoir les événements accidentels et obtenir du crédit pour y parer. En Algérie, par exemple, ce crédit est organisé par l'Administration, presque toujours aidée par certains établissements financiers.

L'indigène, vu le faible développement de ses affaires, ne peut offrir beaucoup de garantie, et, par suite, trouve difficilement accès dans les établissements de crédit fréquentés par les colons

Divers moyens ont été mis en œuvre pour lui procurer l'argent dont il a besoin. Passons en revue les principales colonies :

En Afrique du Nord, le crédit est dispensé principalement par les sociétés indigènes de prévoyance. Ce sont surtout des organismes de secours et d'assistance. Leur but principal est de lutter contre la disette et de combattre l'usure. Elles ont été créées en 1894 en Algérie, au début du siècle en Tunisie et en 1917 au Maroc.

A côté des sociétés de prévoyance, les indigènes peuvent, bien entendu, s'ils inspirent confiance, se procurer des capitaux auprès des caisses de crédit agricole. En Algérie, des caisses locales indigènes ont été créées et rat-

tachées à une caisse régionale, groupant des caisses locales indigènes et des caisses locales européennes.

En Afrique centrale, les indigènes s'empruntent les uns aux autres, mais il n'y a pas de clauses d'intérêt ; ce dernier dépend du contrat.

Dans certaines régions où les indigènes sont en contact avec les européens comme au Sénégal, le crédit réel mobilier a pris une certaine extension. Quand la récolte des arachides a été mauvaise, les indigènes prennent à crédit chez les négociants en donnant en gage quelques objets mobiliers.

Un décret du 8 janvier 1915 a organisé en Afrique Occidentale des sociétés de prévoyance analogues à celles qui fonctionnent en Afrique du Nord.

En Afrique Occidentale également, un décret du 23 mai 1926 institue le crédit agricole. Des caisses centrales sont prévues dans chaque colonie du groupe et leur action est complétée par celle de caisses locales. Peuvent faire partie de ces caisses les membres d'une société indigène de prévoyance et les membres des associations agricoles indigènes. Malheureusement, faute d'argent, ce décret n'a pu être appliqué.

En Indo-Chine, la question du crédit indigène est particulièrement intéressante car l'usure y est pratiquée d'une façon tout à fait abusive. Avant la guerre, les taux de 50 et 60 % étaient fréquents.

Pour éviter ces exagérations, on commença par instituer un mode de prêts sur récoltes consenti par la Ban-

que de l'Indo-Chine. Ce système n'ayant pas eu grand succès, on institua des sociétés de prévoyance calquées sur celles de l'Afrique du Nord. En 1918 on utilisa les syndicats agricoles indigènes qui peuvent consentir des prêts à leurs membres sur nantissement de leurs biens immeubles. Enfin, tout récemment, en 1927, le gouverneur général a pris un arrêté réglant l'organisation et le fonctionnement du crédit populaire agricole dans tous les pays de l'Union Indo-Chinoise.

A Madagascar, l'organisation du crédit à l'indigène est à l'état de projet. En attendant, celui-ci obtient facilement d'assez forts crédits auprès des négociants et des grosses maisons d'exportation. Il rembourse presque toujours en nature quand il a vendu ses produits.

On voit, d'après ce qui précède, que le colon et l'indigène trouvent assez facilement l'argent dont ils ont besoin, surtout en Afrique du Nord et en Indo-Chine.

CHAPITRE III

L'augmentation et l'amélioration des produits

I

LES PRODUITS DU SOL

Pendant longtemps, l'indigène n'a cultivé la terre que pour assurer sa subsistance. Utilisant un seul outil primitif qui sert à tout, sorte de racloir qu'un appelle daba, gopp, hilaire ou angady suivant les pays, après avoir débroussaillé par le feu, il gratte le sol, ensemence et attend la récolte. Si elle est insuffisante, il va plus loin. Cette culture n'a qu'un faible rendement.

Notre premier soin est de le dresser à l'emploi de nos procédés de culture pour tirer de la terre les produits nécessaires à son alimentation : maïs, mil, arachides, riz, manioc, haricots, et. C'est après cela qu'on peut songer aux cultures industrielles.

Il est difficile de persuader l'indigène par des conseils ; mais un résultat tangible arrive à le convaincre et dès qu'il a réalisé quelques profits, il est prêt à augmenter sa production. Ainsi, au Sénégal, ce sont les indigènes qui cultivent l'arachide. Ils ont bien augmenté

leur rendement, mais ils ne cherchent nullement à améliorer la culture en employant des procédés nouveaux. Ils écroutent le sol sur quelques centimètres d'épaisseur, font des petits trous dans lesquels ils jettent quelques graines et bouchent avec le pied. La récolte atteint péniblement une tonne à l'hectare, tandis qu'aux Indes et aux Etats-Unis elle en atteint trois sur un sol qui n'est pas plus propice à la culture de l'arachide.

Le malgache cultive le maïs de la même façon. Partout, sauf peut-être en Indo-Chine, il en est de même.

En somme, jusqu'à ces derniers temps, la main-d'œuvre a été gaspillée et les rendements ont été insuffisants.

Il faut aujourd'hui résoudre autrement le problème, et ce n'est que par l'emploi d'instruments agricoles qu'on y parviendra. Point n'est besoin de tracteurs ; on manquerait aux colonies d'ouvriers de métier pour les réparer et de pièces de rechange. D'ailleurs des compagnies bien outillées ont dû y renoncer.

Le paysan français laboure encore à la charrue ; il faut élever l'indigène à la hauteur du laboureur français.

La Guinée est un pays de culture et d'élevage et M. le gouverneur Poiret a entrepris avec succès d'introduire dans cette colonie l'usage de la charrue et le dressage du bœuf. Après la guerre, il a envoyé une trentaine de jeunes indigènes se former en France et il en

a fait de véritables agriculteurs. Il a acheté du matériel et il l'a revendu à crédit aux indigènes.

Les chiffres suivants donnent une idée du succès de son entreprise :

12	charrues	en 1918
64	»	en 1921
374	»	en 1924
1275	»	en 1926
3480	»	en 1927

Une famille laboure et ensemeence aujourd'hui 10 à 15 hectares contre un seul autrefois.

A Madagascar, les bœufs sont très nombreux. Tous les indigènes en possèdent. Jusqu'en 1921, le Malgache travaillait la terre avec l'angady avant de semer son riz. C'est en 1921 que la première charrue fit son apparition. Il y en a eu une cette année-là, puis 398 en 1922 et 484 en 1923. On a vite constaté, après les premiers essais, qu'il y avait à la fois économie de prix de revient et économie de main-d'œuvre. Aujourd'hui, il y a près de 2000 charrues dans la seule province de Tananarive.

L'exemple de la Guinée est suivi partout. Les chefs indigènes se familiarisent avec notre outillage agricole et on leur a fourni des machines qui devront être employées à la vulgarisation.

Partout se créent des stations agricoles. La charrue est l'instrument le plus précieux, mais peu à peu il en paraîtra d'autres tels que la herse, le cultivateur et tout le matériel indispensable à la culture. D'une façon géné-

rale, les instruments doivent être adaptés au milieu dans lequel ils seront utilisés. Ils doivent être simples, robustes et d'un prix peu élevé.

Il a été institué dans chaque cercle de l'Afrique Occidentale des sociétés de prévoyance englobant les éleveurs et les cultivateurs du cercle. Ces sociétés peuvent aider l'agriculture et l'élevage en vue de l'achat de matériel, de machines agricoles, de bœufs de labour à louer ou à céder aux membres de la société. Cette institution a été ou va être prochainement créée dans les autres colonies de l'Afrique Occidentale.

Jusqu'à ce jour, l'indigène n'a fait que de la culture extensive ; il allume des incendies pour n'avoir pas à défricher et les cendres lui servent d'amendement.

Au Soudan, au Sénégal, on aperçoit partout la nuit des incendies allumés pour préparer les terrains de culture.

En Indo-Chine, la mer de bambous qui recouvre les rives du Mékong est ravagée par les Annamites qui se préparent ainsi par le feu des champs momentanément fertiles et qui changent de place tous les ans.

L'emploi de la charrue conduira à stabiliser les indigènes ; la culture deviendra intensive, la ferme s'organisera ; il faudra recourir aux fumures et aux engrais pour régénérer le sol épuisé. Actuellement, les engrais sont à peu près inconnus en Afrique centrale. Le fumier de ferme est le premier auquel on songe, car toutes les

fermes entretiennent des animaux, mais étant donnée l'immensité des surfaces qui devront être cultivées, on sera conduit à utiliser toutes les matières susceptibles de fertiliser le sol : herbes de toutes sortes, résidus de fourrage, etc... on fera pousser des plantes à développement rapide qu'on enfouira dans le sol. Quoi qu'il en soit, la question des engrais n'est pas partout soluble sur place ; aussi a-t-on songé à transporter en Afrique Occidentale des phosphates de l'Afrique du Nord qui sont surabondants ; mais il est probable que la question des transports sera un obstacle insurmontable.

En Indo-Chine, on fait du riz sur plus de 2 millions d'hectares. Tous les ans de nouvelles terres sont mises en culture. La production augmente, mais, néanmoins, les rendements diminuent. L'indigène n'emploie pas d'engrais si ce n'est quelques rares produits comme le fumier de ver à soie ou les déchets de poisson. Il se contente le plus souvent des matières fertilisantes apportées par les eaux ou provenant d'incendies des herbes pendant la saison sèche. Il y a cependant des gisements de phosphates importants surtout au Tonkin et au Nord de l'Annam et des usines d'Haïphong broient ces phosphates qui sont utilisés dans la région. On peut espérer qu'un jour ces produits se répandront dans toute la colonie.

A Madagascar, les bœufs, pendant la mauvaise saison, restent enfermés. Ils sont donc alors producteurs de fumier, et tous les indigènes qui cultivent la terre possèdent des bœufs.

En Afrique du Nord, en Nouvelle-Calédonie, dans les îles de l'Océanie, on trouve des phosphates naturels en abondance. Tous ces pays sont producteurs, ils ont donc de quoi satisfaire largement leurs besoins.

Les machines agricoles et les engrais permettent d'obtenir des rendements bien plus avantageux qu'autrefois, mais, en général, la qualité des produits laisse encore à désirer. La question de la sélection des semences prend une importance de plus en plus grande, et c'est grâce à elle que l'on arrivera à améliorer la production.

L'insouciance et l'imprévoyance sont deux des caractéristiques de l'indigène et, souvent, quand arrive l'époque où il doit ensemençer son champ, il manque de semence. A court d'argent, il a vendu jusqu'à sa réserve et il se procure alors comme il peut des graines, le plus souvent médiocres, parasitées ou avariées. La mauvaise qualité des graines est une cause de la diminution de la teneur en huile des arachides constatée depuis une vingtaine d'années. Des mesures en conséquence ont été prises. Une station de l'arachide a été créée à Bambay, au Sénégal, qui permet de distribuer sous contrôle des semences aux indigènes, ce qui a déjà donné de sérieux résultats.

Parmi les produits que nous cherchons à développer, le coton figure au premier plan. On a entrepris des études sur les cotonniers indigènes et exotiques. Une mission s'occupe de rechercher les meilleurs procédés de culture et les meilleures semences. On a créé plusieurs fermes au

Soudan dans ce but, et on distribue aux indigènes des graines qui ont donné les meilleurs rendements et les plus beaux produits. Grâce à cette sélection, on espère arriver à fournir du coton qui donnera satisfaction à nos usiniers.

Pour le riz, la question de la culture est résolue. Il s'agit surtout d'améliorer les produits. D'abord, réduire les espèces en opérant une sélection, et ensuite en généraliser l'emploi. Le rendement moyen à l'hectare avec les semences ordinaires a été de 1210 kilogs en 1924 en Indo-Chine. Il a été de 6390 kilogs en Espagne. Cela tient un peu au manque d'engrais et beaucoup au défaut de sélection des semences. Pour parer à ce dernier défaut, une station centrale du riz a été créée à Cantho, elle avait déjà fourni, en 1913, 80 tonnes de semences. D'autres jardins d'essais ont été créés également tant en Cochinchine qu'en Annam et au Tonkin, mais ces essais seront longs. En attendant, on a organisé des concours entre agriculteurs. Les meilleurs produits ont été achetés par l'Administration ce qui lui a permis de fournir des semences de première qualité. On a été plus loin. Grâce à une sélection mécanique méticuleuse, on est arrivé à trier des grains dont le pouvoir germinatif est passé de 5 à 78 %.

A Madagascar, cette même question préoccupe l'Administration. Le service de l'agriculture a envoyé dans les différentes provinces des semences de riz d'une espèce particulière, le vary-lava, qui concurrence le caroline, et partout les résultats sont excellents.

Le maïs se vend mal parce qu'il contient des graines

quelconques ; on se préoccupe vivement d'améliorer cette production qui est une des principales de la grande île.

En résumé, pour tous les produits de nos colonies, il y a lieu de sélectionner les semences.

Jusqu'ici, dans toutes nos colonies, on a demandé aux arbres de fournir leurs fruits sans aucun souci de les améliorer. Les noix de coco, les fruits du palmier à huile, du cacaoyer, du caféier, de l'olivier, etc... ont été des produits de cueillette. On récoltait sans se préoccuper des semences et sans se préoccuper de donner aux arbres les soins qui leur permettent de produire des fruits plus nombreux et de meilleure qualité.

Le cocotier pousse à l'aventure dans les régions maritimes où l'humidité est constante. On commence à le multiplier en prenant les précautions nécessaires. Par semis on obtient des pépinières, puis on repique régulièrement les jeunes plants dans des trous remplis de bonne terre et régulièrement espacés. On maintient le sol en état de propreté, et au bout de six ans la palmeraie forme un couvert suffisant pour s'opposer à la végétation qui aurait nui au développement de l'arbre. A partir de cette époque, la cocoteraie produit et peut durer 80 ans. Le cocotier est un arbre précieux. Les habitants des régions côtières le cultivent volontiers, et il y a grand intérêt à le multiplier.

Le palmier à huile pousse depuis la Casamance jusqu'au Congo Belge. En 1925, la production a été le double de celle de 1913. Elle est encore susceptible de s'accroître

notablement, surtout quand on aura constitué des palmeraies au moyen de plants provenant de semences sélectionnées. Actuellement, les palmiers poussent à l'aventure ; trop rapprochés, ils ont peine à se développer ; ils proviennent de graines quelconques, les régimes manquent de poids, et les fruits sont pauvres en huile.

Aux Indes Néerlandaises, les Hollandais ont entrepris la culture rationnelle du palmier et leurs essais ont été couronnés de succès ; aussi la production mondiale qui est d'environ 1.500.000 Q.m. d'huile sera augmentée d'un million grâce à la production néerlandaise.

En Afrique Occidentale, 95 % des palmiers contiennent 30 % de pulpe et 15 % d'amande. Ceux des Indes Néerlandaises en contiennent le double. A la station de Bingerville, en Côte d'Ivoire, poussent des palmiers d'un type supérieur, analogues à ceux de l'Inde. Il convient de les propager en en distribuant les semences. Dans ce but, des stations ont été créées à Lamé, en Côte d'Ivoire, et à Pobé au Dahomey. Elle sont reçu en 1926 1 million 1/2 de francs sur les fonds du Consortium des Oléagineux pour l'amélioration des variétés de palmier à huile et des procédés d'extraction de l'huile en suivant les méthodes de la Malaisie.

Au Togo, l'Administration a créé des pépinières pour distribuer gratuitement aux indigènes des plants de cacaoyer, de caféier, de kolatier et kapokier, etc... Malgré le développement donné à ces pépinières, les demandes dépassant les disponibilités.

Il faut, en outre, instruire les indigènes au sujet des soins à donner aux arbres, par exemple la taille. C'est ainsi qu'au Maroc on s'est préoccupé de faire leur éducation pour les amener à tailler et à soigner les oliviers. Dans les oliveraies, on a taillé un arbre sur deux ; les résultats ont été concluants et cette démonstration a frappé l'esprit des indigènes.

Nous venons de passer en revue un certain nombre de conditions dont dépendent l'augmentation et l'amélioration des produits du sol : l'emploi des machines agricoles, des semences sélectionnées, des engrais, etc... Ce sont là des questions qui restent dans le cadre étroit du cercle et parfois de la colonie. Celles que nous allons traiter maintenant sont du domaine des gouvernements généraux : le problème de l'eau et le développement des forêts.

Le problème de l'eau comprend l'irrigation et l'assèchement en vue de l'augmentation des terres cultivables. M. Steeg, alors qu'il était gouverneur général de l'Algérie, s'est beaucoup occupé de cette question, ce qu'il appelait la politique de l'eau. Il exposait ainsi son double objet :

« L'évacuation des eaux nuisibles et la récupération pour la culture de vastes plaines assainies... L'emploi intégral des eaux : ici, tirant parti des eaux improductives des

oueds et des nappes souterraines, là, mettant en réserve l'eau surabondante des périodes pluvieuses. »

Dans toutes les colonies tropicales, comme en Algérie, la richesse dépend presque uniquement de la question de l'eau. Les étés brûlants tarissent les petits cours d'eau et par suite les grandes rivières. C'est à l'aide de barrages qu'on peut retenir les eaux tombées pendant la saison des pluies pour les récupérer pendant la saison sèche.

Avec de l'eau et du soleil, on peut transformer le sable du désert en un terrain fertile. N'est-ce pas ce qui arrive dans la région du Sud Algérien ? On amène l'eau des nappes souterraines à la surface à l'aide de forages et, grâce aux puits artésiens, on fait des oasis.

L'Algérie, qui dispose d'excédents budgétaires, s'est engagée résolument dans l'exécution des travaux hydrauliques. C'est un pays essentiellement agricole et les céréales et les plantes diverses qui aiment le soleil y poussent admirablement. Malheureusement, il arrive trop souvent que le sirocco détruit en quelques instants le travail d'une année, si bien qu'après une année d'abondance peut succéder une année de famine. Alors le bétail, qui fait aussi la richesse de la colonie, est obligé d'abandonner les pâturages pour gagner le littoral, puis il meurt ou est vendu à vil prix. Par contre, il arrive aussi, mais plus rarement, que des pluies torrentielles ruinent toute une région. Et ce qui caractérise le climat algérien, c'est l'ex-

cès dans les deux sens, dans celui de la sécheresse totale et dans celui de l'abondance de l'eau.

On a trop longtemps hésité à entreprendre les grands travaux nécessaires. On dépensait 600.000 francs en 1900, 2.770.000 en 1920, et la dotation est aujourd'hui de 21 millions. Un grand nombre de barrages sont déjà prévus pour permettre d'irriguer les plaines avoisinantes, en particulier sur le Chélif et sur ses affluents, Un grand nombre de projets sont aussi approuvés : barrage de l'Oued Fergoug, de l'Oued Lougan et de l'Oued Fodda.

Mais certains des travaux entrepris ont aussi pour but d'assainir des régions marécageuses et de rendre à la culture de vastes terrains jusqu'alors improductifs, tels que l'assainissement du centre de Mirabeau, le dessèchement du lac Fegzara, des marais de Bouffarik, etc...

Des travaux de même ordre entrepris dans le département d'Oran : utilisation des eaux de la Tafna, assainissement de la plaine de l'Habra, etc...

Dans le département de Constantine, assainissement de la plaine de Bougie, utilisation des eaux du lac Meloul, aménagement de la plaine de Bône, etc...

Mais il n'y a pas que les vallées fertiles où l'eau doit être canalisée. Les Romains ont, en effet, laissé des traces d'aqueducs et de canaux souterrains qui montrent qu'autrefois les eaux arrosaient les régions présahariennes. Aujourd'hui, elles sont recouvertes par le sable qui progresse vers le Nord, il existe néanmoins des cours d'eau souterrains qui, semble-t-il, conduisent les eaux venant

de l'Atlas. Ce sont elles qui alimentent les puits artésiens et qui entretiennent les forêts de dattiers dont se nourrit une importante population.

En Tunisie, à Zarzis, on a foré, en 1926, un puits de 189 mètres de profondeur, qui rencontre la nappe artésienne et débite 3000 litres d'eau à la minute. On crée ainsi de nouvelles oasis ce qui montre les résultats remarquables qu'on peut obtenir en utilisant les eaux.

Au Maroc, l'extension des zones de culture dépend directement du progrès dans l'aménagement des eaux : aménagement des eaux de surface, assainissement des régions marécageuses. En 1925, des stations de pompage ont été entreprises sur le Sebou pour irriguer le Gharb méridional. Des puits ont été forés dont l'eau est élevée par aéro-moteurs et envoyée dans d'immenses réservoirs d'où elle est répandue dans la région. Un barrage est prévu pour l'irrigation de la plaine de Triffas par les eaux de la Moulouya.

En Afrique Occidentale, les problèmes de l'irrigation ne sont pas moins importants qu'en Afrique du Nord. On en a beaucoup parlé depuis longtemps déjà, à propos de la culture du coton, mais M. Carde pense que ce n'est là qu'un côté de la question, et il estime, que dans un pays où l'on dispose de deux voies d'eau comme le Sénégal et le Niger, où règnent tour à tour la sécheresse et l'inondation, il importe avant tout de protéger les

indigènes contre les souffrances de la faim, et d'assurer leur nourriture en développant les cultures vivrières.

« Dussions-nous, dit-il, ne jamais récolter un kilo de coton de plus, je poursuivrai quand même l'achèvement des travaux. »

Ces travaux sont de longue durée et, dès 1925, M. Carde avait prévu leur échelonnement sur 10 années, en y consacrant les seules ressources financières du Gouvernement. Une première tranche de travaux s'achève ; le barrage de Sotuba, près de Bamako dans la vallée du Niger, est près d'être terminé. Il est destiné à l'irrigation par gravité de plus d'un million d'hectares dans la région comprise entre le Niger et le Bani. D'autre part, l'endiguement du fleuve en aval de Sansanding permettra d'irriguer les terrains situés sur sa rive gauche

Au Sénégal, dans la basse vallée du fleuve, des terrains sont aujourd'hui incultes. Deux barrages, à Taouey et à Dakar-Bango, et une digue à Leybar, vont permettre d'utiliser immédiatement 400.000 hectares. En outre, 60.000 hectares ont été mis à la disposition des indigènes grâce au dessalement des marigots. D'autres travaux du même ordre sont encore envisagés.

A Madagascar, les travaux hydrauliques ont pris dernièrement une très grande importance. Dans la plaine de Marovoay, province de Majunga, 10.000 hectares viennent d'être irrigués. La production du riz y a presque doublé, et des rizeries y ont été construites qui

permettent de le traiter sur place. Vers la côte, dans la province de Morondava, 12,000 hectare vont être livrés à la culture. Un canal amènera les eaux de la rivière Morondava, et permettra en même temps les transports par eau. On prévoit l'irrigation de 300.000 hectares dans le delta du Mangoky. Enfin, le gros travail a été l'organisation hydraulique du lac Alaotra : drainage de 75.000 hectares de marais rendus à la culture, irrigation de 680.000 hectares, usines électrique de 30.000 kwt. Les colons se portent en masse vers cette région.

L'Indo-Chine est avant tout productrice de riz, mais le riz demande beaucoup d'eau. Aussi la question de l'hydraulique agricole dans un pays où le régime des pluies est irrégulier à une très grande importance. Endiguement des fleuves, irrigation par gravité, par pompage, par l'action de la marée, assèchement de marécages. C'est surtout au Tonkin que les travaux sont les plus importants par suite des crues du fleuve Rouge. Le fleuve est endigué, mais son lit est à une côte supérieure à celle des plaines environnantes. Aussi la rupture d'un digue est-elle un désastre. Elle cause la ruine des récoltes et des villages ; les eaux entraînent des sables au loin, rendent d'énormes surfaces impropres à la culture, et laissent des marécages croupissants.

Nous avons transformé toute la région du delta en créant des canaux qui servent à la fois à l'évacuation des eaux, à l'irrigation, et au transport des produits.

Quand l'irrigation par gravité est impossible, on procède par pompage. M. Baudoin, gouverneur général par intérim en 1923, pouvait dire lors de l'inauguration des travaux de Vink-Yien :

« Les résultats répondent à l'effort et suivent sa progression. Chaque année voit mettre en valeur une moyenne de 30.000 hectares et les exportations de riz augmentent de 20.000 tonnes. L'assèchement des terres basses a fait gagner au Tonkin 50.000 hectares et une égale surface est à drainer. »

En Annam, on pourra irriguer, tant par gravité que par pompage, 300.000 hectares et au Cambodge 500.000

En Cochinchine, les travaux comportent la création et l'entretien de canaux à grande section qui permettent le mouvement des eaux sous l'influence de la marée. Depuis 1893, 520 km de canaux à grande section ont été creusés et 2000 km de canaux à section moyenne. 30.000 hectares environ sont mis en valeur chaque année, et il y en a encore pour vingt ans.

Pour l'ensemble des pays d'Indo-Chine, en faisant le total des gains de terrains de culture réalisable par irrigation, on arrive à 2 millions d'hectares, deux fois une surface de 100 km de côté. On voit par là quel avenir la solution du problème de l'eau apportera à notre colonie. Et si l'on ose entrevoir la qualité de riz que produirait cette surface, on trouve 4 millions de tonnes, plus de 20 fois la consommation de la France.

Le développement des forêts comprend leur protection et leur exploitation.

On répète sans cesse que nos colonies sont des réservoirs inépuisables de bois de toute nature, bois précieux et bois d'ouvrages, et on exploite la forêt à tort et à travers. Cependant, il faut songer à l'avenir et aux répercussions de toutes sortes que la dévastation des forêts peut entraîner. Une des plus importantes, bien qu'à marche lente, est la modification du climat et du régime des eaux.

Pour s'opposer aux dévastations qu'elles causent, pour mettre en réserve les eaux trop abondantes pendant la saison des pluies et les utiliser en saison sèche, nous venons de voir que l'on fait partout des barrages et d'immenses réservoirs. On oublie trop souvent qu'il existe des réservoirs naturels qu'on devrait conserver, et qu'on supprime tous les jours.

Les forêts constituent, en effet, d'immenses réservoirs. Les feuilles retiennent une énorme quantité d'eau, que le soleil pompe ensuite et que les nuages vont porter au loin pour arroser les plaines arides. Les racines en retiennent une quantité plus grande encore. Cette eau pénètre dans le sol, puis elle s'écoule par les sources qui jaillissent dans toutes les forêts. Elle forme aussi des nappes souterraines qui vont alimenter les puits de toute une région. Partout où les forêts disparaissent, des cataclysmes insoupçonnés se produisent. Ainsi, les vallées des affluents du Rhône étaient jadis boisées ; les

forêts ont été détruites et les rivières sont devenues des torrents qui dévastent tout sur leur passage.

Le régime des pluies ne modifie par la suppression des forêts qui servent de régulateur. Nos colonies se ressentent déjà de la déforestation et, cependant, la dévastation continue.

Aujourd'hui, le domaine forestier de la Cochinchine est pauvre et il y avait autrefois des forêts magnifiques. Comme dans tous les pays tropicaux, il y a de l'eau et de l'humidité ; les Annamites ont cru que la forêt se renouvellerait indéfiniment et, peu à peu, ils l'ont complètement détruite. En 1876, déjà, on avait recours à l'importation, et les efforts faits depuis 15 ans pour protéger les arbres n'ont pas amené un résultat sensible. Dans la presqu'île de Camranh, une forêt de 300.000 hectares de palétuviers est dévastée par les indigènes, qui viennent en jonque et qui abattent les arbres pour s'emparer de l'écorce. D'immenses mer de bambous qui s'étendent sur les deux bords de la rivière de Saïgon jusqu'au Cambodge sont saccagées par les tribus autochtones, qui y mettent le feu pour semer du riz dans les cendres. On surveille, mais pour 2 millions d'hectares on dispose de 50 agents.

Cela n'est pas spécial à l'Indo-Chine. Dans toutes nos colonies d'Afrique, on débroussaille. Les seuls engrais, en effet, dont disposent les indigènes, sont les cendres ; ils brûlent les herbes et les herbes incendient la forêt. En Afrique Occidentale, M. Carde a jugé qu'il

était urgent d'intervenir et d'adopter des mesures pour la conservation des peuplements forestiers. Reboiser les zones qui ont été dévastées ou qui sont dépourvues de végétation sylvestre, et constituer dans chaque colonie des réserves de plusieurs milliers d'hectares chacune. C'est une tâche d'une importance économique considérable. On s'est aperçu, en effet, que les puits du Sénégal devaient être approfondis car, dans beaucoup d'endroits, l'eau fait défaut, résultat du déboisement. On a remarqué aussi que le niveau du fleuve Sénégal a baissé.

Beaucoup d'autres régions souffrent de la déforestation. Dans le bas Dahomey, la forêt primitive a disparu et la colonie est devenue importatrice de bois d'œuvre. En Côte d'Ivoire, une enquête a été ouverte au sujet de la déforestation, et aucun permis d'exploitation n'est accordé au Nord de Dimbroko.

On cherche au Sénégal, et principalement à proximité des centres, à propager des essences forestières et fruitières reconnues utiles et les mieux adaptées à la région.

En Algérie, on développe la culture de l'olivier et on accorde des primes aux agriculteurs suivant le nombre d'arbres plantés.

Au Maroc, on propage le mûrier et on en plante le long des routes.

Toute plantation d'arbres, quels qu'ils soient, est toujours un bienfait pour le pays.

En France, nos forêts ont été particulièrement détruites

pendant la guerre par les Allemands et pour les besoins des armées. Depuis, il a fallu approvisionner les régions dévastées et nos importations de bois augmentent chaque année. Nos colonies peuvent nous être d'un grand secours.

Toute la Côte de l'Afrique Equatoriale n'est qu'une immense forêt ininterrompue. La Basse Guinée, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Cameroun, le Gabon, le Congo, sont couverts d'une végétation intense qu'entretiennent des pluies abondantes. Toutes les essence d'arbres y prospèrent, très peu cependant sont utilisées. Les coupeurs d'arbres n'ont guère recherché jusqu'à présent que l'okumé et l'acajou ; ils négligent ou saccagent bien des sujets qui, mieux connus, pourraient être utilisés. La prospection est, en effet, difficile. Il faut étudier les propriétés des différentes espèces et les faire connaître ; mais cette étude est retardée parce que dans la métropole on ne demande que certaines essences bien connues. Pourtant, on a déjà catalogué plus de 20 espèces qui pourraient être employées avantageusement. Ce n'est qu'avec le temps qu'elles seront utilisées et, en attendant la forêt est mal exploitée. Il faut organiser les services compétents pour diriger les coupeurs de bois. Les gouvernements coloniaux devraient, non pas diriger l'exploitation des forêts, comme ils le font pour les chemins de fer, les routes, les irrigations, mais surveiller les exploitants pour éviter que les forêts soient dévastées.

Madagascar possède environ 10 millions d'hectares de forêts. Le centre de l'île est complètement dénudé, mais la forêt s'étend parallèlement à la côte est sur une largeur d'environ 60 km. Toute cette région est abondamment arrosée par les pluies venant de l'Océan Indien. La distance est un obstacle à l'importation des bois communs ; cependant, nous pouvons trouver à Madagascar une partie des bois de luxe dont nous avons besoin, en particulier l'ébène noire, le palissandre, le bois de rose. A l'Ouest, au bord de la mer, poussent en abondance les palétuviers dont l'écorce a une teneur de 24 % en tannin.

La Guyane possède une très grande variété d'espèces rares, mais il n'y a pas de main-d'œuvre pour l'exploiter.

L'Indo-Chine, malgré le déboisement, peut encore nous envoyer quelques essences qui n'existent guère que dans ce pays, par exemple le teck. Plus tard, le Laos pourra peut-être aussi nous envoyer quelques bois précieux.

Avant tout, aujourd'hui, nous devons prendre des mesures pour exploiter et protéger nos forêts africaines.

II

LES PRODUITS ET LES SOUS-PRODUITS DE L'ÉLEVAGE

Après celle des cultures vivrières et industrielles, c'est la question de l'élevage qui présente la plus grande importance aux colonies. Nos colonies sont nécessaire-

ment des pays d'élevage. C'est là une conséquence qui découle de la nature de leur sol et des mœurs de leurs habitants. Des régions considérables en Afrique du Nord, au Nord de l'Afrique Occidentale, au Nord de l'Afrique Equatoriale, à Madagascar et en Indo-Chine, sont couvertes de pâturages, où vivent des tribus de pasteurs, qu'on ne saurait qu'après de longs efforts amener à la culture. Aujourd'hui, question de distance, l'Afrique du Nord peut seule nous envoyer des animaux vivants, mais plus tard nos autres colonies pourront venir au secours de la métropole et lui fournir une partie de la viande frigorifiée que nous allons chercher surtout en Amérique du Sud. Ce jour est sans doute encore éloigné ; cependant, dès maintenant, l'élevage est de la plus haute importance pour le développement de nos colonies. Nous avons vu que partout on cherche à développer les cultures vivrières pour subvenir aux besoins de l'indigène. Il ne faut pas oublier qu'il manque aussi et surtout d'alimentation carnée et que le lait constitue la nourriture d'un grand nombre de tribus. L'extension et l'amélioration de l'élevage contribueront à combattre la sous-alimentation qui est, on le sait, une des principales causes de la débilité de l'indigène.

En outre, il faut songer qu'au stade de la culture et de l'élevage succèdera le stade industriel. Le jour où l'on pourra construire dans nos ports coloniaux des usines frigorifiques, il faudra être prêt à leur fournir la matière première : le bœuf et le mouton.

Déjà, pendant la guerre, Madagascar, qui est encore au premier stade de son évolution, nous a envoyé des quantités notables de viande frigorifiée. Elle nous en envoie encore pour plus de 10 millions de francs par an. Enfin, toutes nos colonies nous fournissent une part très importantes de sous-produits d'élevage comme les peaux, la laine, la soie, etc...

Il faut donc considérer l'élevage comme étant dès maintenant de la plus haute importance pour notre approvisionnement.

Améliorer les races, protéger les troupeaux des maladies contagieuses, voilà le programme que nous devons suivre.

Parmi tous les produits d'élevage, les principaux sont le bœuf, le mouton et le porc.

Le nombre des bœufs est considérable. Ainsi, le recensement de 1925 a donné les résultats suivants :

Afrique du Nord	{	1.000.000 en Algérie
3.000.000		1.500.000 au Maroc
		400.000 en Tunisie
Afrique Occidentale	{	1.500.000 au Soudan
et		400.000 en Haute-Volta
		600.000 au Niger
Afrique Equatoriale		97.000 au Dahomey
3.800.000		500.000 en Guinée
		1.000.000 au Tchad

Madagascar : 8.000.000

Nouvelle-Calédonie : 100.000

Indochine	(	1.500.000 bœufs
	(	1.500.000 buffles

Ces chiffres sont approximatifs, et cependant ils doivent être trop faibles, car souvent il faut s'en tenir aux déclarations des pasteurs qui sont intéressés à cacher la vérité pour éviter les redevances. Cet énorme cheptel se maintient à peu près au même effectif, mais deux causes principales s'opposent à son développement : l'incurie et l'ignorance des pasteurs d'une part et, d'autre part, les épizooties, cette cause étant souvent une conséquence de la précédente.

Partout les animaux naissent au hasard des accouplements ; c'est là une question dont jamais l'indigène ne s'est préoccupé, et pourtant l'amélioration des races par le choix de reproducteurs serait capitale au point de vue de la qualité de la viande et de l'aptitude au travail des animaux.

Au Soudan, la richesse de l'indigène se mesure à l'importance de son troupeau. Dans cette colonie, l'élevage prend une grande extension ; il se fait une exportation considérable vers la Gold Coast et la Nigeria, plus de 50.000 têtes par an, et la consommation de la viande augmente dans les villages. Les producteurs s'enrichissent. Cependant, jusque dans ces derniers temps, l'élevage est resté pastoral et extensif, les animaux vivant

et se multipliant dans la brousse. On s'efforce actuellement d'habituer l'indigène à employer des mâles géniteurs contrôlés. Ils sont choisis par les représentants des collectivités assistés d'un vétérinaire, et ils sont confiés à des chefs. On espère que cette mesure aura une heureuse influence sur l'amélioration du cheptel. Les indigènes s'en sont déjà rendu compte. En 1924, une grande foire a eu lieu à Bamako où se trouvèrent de nombreux animaux. Des prix ont été distribués et cette manifestation vivement intéressé les indigènes.

Au Sénégal, les Peulhs, race de pasteurs, possèdent les troupeaux les plus importants. Il n'y a pas de région d'élevage et les troupeaux transhument vers les pâturages d'hivernage. Souvent il y a pénurie d'herbe, les bestiaux dépérissent et sont alors victimes des épizooties.

En Haute-Volta, au Soudan, au Niger, l'élevage est une source appréciable de richesse. Malheureusement, comme partout, les produits sont imparfaitement sélectionnés et les troupeaux souffrent pendant la saison sèche. Néanmoins, ces colonies exportent de nombreuses têtes de bétail vers les colonies anglaises. Au Niger, en particulier, toute l'activité de la population est employée aux soins des troupeaux. Toutes les routes orientées Nord-Sud sont des voies d'exportation et le bétail passe en Nigeria.

La Guinée possède aussi un abondant cheptel composé des bœufs robustes du Fouta-Djalon. Pendant la guerre, elle exportait vers la Sierra-Leone mais, depuis lors,

l'emploi de la charrue a provoqué une hausse du bœuf qui amène l'indigène à s'intéresser particulièrement à l'élevage.

L'Afrique Equatoriale possède dans le Tchad un cheptel très important et pourrait exporter vers les autres colonies qui sont pauvres en bestiaux, surtout le Congo. Après essai, il a fallu y renoncer. En effet, les troupeaux ne peuvent pas transhumer vers le Sud parce qu'ils sont contaminés par la mouche tsé-tsé. Les animaux meurent en route ou arrivent décharnés. Aussi le troupeau du Tchad voit l'excès de production exporté vers la Nigeria par la Benoué et sur le Soudan Egyptien qui était autrefois alimenté par l'Asie.

Madagascar possède à elle seule autant de têtes de bétail que l'ensemble de nos autres colonies. Les bœufs constituent une richesse incroyable ; chaque famille en possède. Ils forment aussi de nombreux troupeaux qui vivent dans les plaines de l'Ouest où ils trouvent une nourriture abondante pendant les mois de la saison sèche. Ils n'en souffrent pas trop car ils portent une bosse qui est une réserve de graisse, et qui se vide quand ils manquent de fourrage. Comme en Afrique Occidentale, la reproduction est livrée au hasard ; aussi on s'est efforcé d'introduire dans l'île des géniteurs français, et l'emploi du taureau normand a déjà donné des résultats très encourageants. Les vaches ainsi obtenues ont des qualités laitières qui manquaient précédemment ; des concours

avec primies ont obtenus un grand succès auprès des indigènes.

L'Indo-Chine présente des possibilités d'élevage très grandes. Elle subvient à ses propres besoins et alimente un important commerce d'exportation. Le buffle est considéré par l'Annamite comme l'animal de labour des rizières par excellence. A défaut de buffle, on emploie le bœuf sans bosse qui est un bon animal de travail et une bonne bête de boucherie.

En Nouvelle-Calédonie, l'élevage réussit admirablement et le cheptel serait susceptible d'un grand développement si les éleveurs étaient assurés d'écouler au dehors le surplus de leur production.

Les moutons sont nombreux dans la plupart de nos colonies,, et ils jouent un rôle important surtout dans l'alimentation des indigènes. Jusqu'à ce jour, l'Afrique du Nord seule nous en envoie.

L'Algérie possède plus de 9.000.000 de moutons

Le Maroc	»	7.000.000	»
----------	---	-----------	---

La Tunisie	»	2.000.000	»
------------	---	-----------	---

En Algérie, le 9/10 de l'effectif appartiennent aux indigènes. Le troupeau algérien comprend un groupe fixe, un groupe à transhumance réduite et un groupe à transhumance étendue. L'effectif est presque entièrement soumis aux variations de nombre et de qualité que lui imposent les saisons et les bonnes et mauvaises années. La disette ou un hiver rigoureux amènent chez les grands

transhumants une diminution qui, parfois s'élève à 50 % et seulement à 10 % chez les autres. De toutes les questions intéressant l'élevage algérien, la question ovine est de beaucoup la plus importante.

Pour la résoudre, il faut chercher : 1° à assurer l'existence des troupeaux pendant les années de sécheresse et pendant les hivers rigoureux ; 2° à améliorer le rendement et la qualité de la viande ; 3° à augmenter l'effectif.

Soluble pour le groupe fixe, moins pour les petits transhumants, le problème est insoluble pour les grands transhumants.

L'effectif des nomades qui évoluent dans le Sud semble avoir atteint son maximum, d'autant plus que l'absence de points d'eau rend inutilisables des régions très étendues, pourvues cependant de pâturages. Grâce à des abris et à des réserves d'eau, les deux premiers groupes qui sont les moins nombreux sont susceptibles d'un léger accroissement

L'élevage du mouton est essentiellement l'élevage d'avenir du Maroc et grâce aux pâturages qu'il possède l'effectif du protectorat pourrait arriver à doubler. En particulier l'élevage européen a déjà donné des résultats remarquables.

En Tunisie, l'élevage est pratiqué à peu près de la même façon qu'en Algérie, mais son importance est considérablement moindre.

Partout les chèvres accompagnent les moutons dans les troupeaux ; elles sont rustiques, leur élevage est

facile, leur chair est estimée et, au point de vue laitier, sont un appoint important.

On évalue à 10.500.000 têtes environ le nombre des moutons et des chèvres de l'Afrique Occidentale.

Il y a au Sénégal plusieurs races de moutons : la race Maure, sans laine ; celle de Macina, qui fournit une laine longue et vrillée, grossière et impropre au tissage français ; la race du Fouta-Djalou à poil court, la race Peuhl, très répandue sur la rive gauche du Sénégal, de grande taille et à poil dur. Les chèvres y sont aussi abondantes ; elles sont résistantes et bonnes laitières. Tous ces animaux constituent la base principale de l'alimentation carnée des indigènes, nomades ou sédentaires. Il n'est pas fait d'exportation, mais leur élevage donne lieu à un commerce local très important. C'est surtout la race du Fouta-Djalou que l'on rencontre en Guinée, en Côte d'Ivoire et au Dahomey.

Le Soudan comprend un grand nombre de moutons. Sur les 2.500.000 qui vivent dans cette colonie, 800.000 sont des moutons à laine qui peuplent la région du Macina et les rives du Niger de Mopti à Gao. Ils fournissent 800 tonnes de laine dont 500 sont exportées en France, le reste étant utilisé sur place. En outre, plus de 120.000 moutons sont exportés chaque année.

Le nombre de moutons et des chèvres de la Haute-Volta dépasse 11 millions. Le climat se prête bien au développement de l'élevage et grâce aux mesures sani-

taires employées, il faut s'attendre à voir le troupeau prendre un très grand développement.

Les exportations sont déjà considérables, surtout vers la Gold Coast.

En Mauritanie, les habitants font une grande consommation de chèvres. Avant tout, ce sont des pasteurs qui se déplacent pour trouver des points d'eau. Ils exportent dans les escales du fleuve Sénégal.

On peut en dire autant de l'élevage du Niger ; l'exportation a lieu vers la Nigeria.

A Madagascar, le troupeau est composé d'animaux à queue grasse et à toison broussailleuse. Leur chair est de qualité médiocre.

En Indochine, le mouton et la chèvre réussissent mal ; quelques importations ont été faites de France et de Malaisie, mais sans succès.

Pour des raisons religieuses, beaucoup d'indigènes de nos colonies ne mangent pas de porc.

On trouve environ 200.000 porcs en Afrique du Nord, mais l'élevage et le commerce sont uniquement pratiqués par des Européens.

L'Afrique Occidentale en possède seulement 350.000. On les rencontre surtout dans les colonies côtières en Côte d'Ivoire et au Dahomey en particulier.

A Madagascar, le porc existe depuis longtemps, mais son élevage était resté cantonné dans les hauts plateaux parmi les populations d'origine non musulmane. Après

la conquête, les Hovas se sont répandus à peu près partout et l'élevage du porc a pris une grande extension. Le porc malgache a la robe noire, il s'engraisse facilement. Il y en a plusieurs millions. Ils sont utilisés pour leur graisse qui est seule exportée et la viande est vendue à vil prix.

Beaucoup d'autres animaux l'ont l'objet d'un élevage assez important dans certaines de nos colonies, comme le cheval, l'âne, le chameau, mais ces animaux d'une grande utilité pour les indigènes ne seront probablement jamais, à par le cheval arabe, importés dans la métropole.

L'effectif du cheptel de nos colonies est à peu près stationnaire, malgré les exportations et les maladies. Pour l'augmenter, on s'efforce d'améliorer les races ; mais ce qu'il importe surtout de faire c'est d'organiser la lutte contre les maladies qui déciment presque périodiquement les troupeaux, maladie causées par l'incurie des indigènes et surtout par le manque de moyens de défense. Ainsi, en 1916, une épidémie de peste bovine a ravagé les troupeaux du Soudan qui sont les plus importants de l'Afrique Occidentale. En 1919, 1920, 1923, les troupeaux du Dahomey ont été décimés par le même fléau, et l'effectif du troupeau a été diminué de moitié. En 1925, lors du dernier recensement, une nouvelle épidémie s'est

déclarée dans les cercles du Nord Dahomey. A cette époque, heureusement, on était déjà armé. Le vétérinaire, chef du service zootechnique est arriver à juguler la maladie, qui a disparu en quelques mois.

La lutte est engagée, mais il faut du personnel. En France on a organisé un enseignement de médecine vétérinaire coloniale ; on a formé des techniciens, et des colonies ont reçu le matériel nécessaire. On sait produire les sérums destinés à la vaccination. Les animaux sains, même ceux qui se trouvent au contact d'animaux malades, peuvent être immunisés.

Administrateurs, colons et indigènes, tous ont compris, et les nomades eux-mêmes, de Tombouctou et de la boucle du Niger, demandent à faire vacciner leurs troupeaux. Des laboratoires fournissent aujourd'hui tout le sérum nécessaire : St-Louis pour la Mauritanie et le Sénégal ; Bamako pour le Soudan, la Guinée et la Côte d'Ivoire ; Niamey pour la Haute Volta, le Dahomey et le Niger.

Les vétérinaires indigènes étaient autrefois formés à la section vétérinaire de l'Ecole de médecine de Dakar. Mais Dakar se trouvait trop éloigné du centre de l'Afrique Occidentale, et le gouverneur général a transféré cet établissement à Bamako. Malheureusement, il en est des vétérinaires comme des médecins leur nombre est insuffisant.

A Madagascar aussi, un service vétérinaire a été organisé. Ainsi, en 1924, on a pu combattre une épidémie de charbon. 1.120.000 vaccinations ont été pratiquées. On

va entreprendre la lutte contre la tuberculose ; déjà on fabrique des vaccins sur place.

M. Antonnetti vient de son côté, de conclure un accord avec l'Institut Pasteur de Paris pour la création d'un laboratoire à Brazzaville. Nous avons vu que la transhumance des bestiaux du Tchad vers le Congo était rendue impossible par la présence de la mouche tsé-tsé. On cherche à immuniser les troupeaux en cours de route. Le laboratoire de Brazzaville étudiera toutes les questions concernant l'élevage.

L'Indochine n'est pas un pays d'élevage important comme nos colonies d'Afrique. Néanmoins, l'Ecole de médecine de Saïgon est outillée pour parer à toutes les éventualités.

L'Afrique du Nord est la seule de nos possessions qui nous envoie de la laine.

Le troupeau d'Algérie n'est guère susceptible d'augmentation, et on ne pourrait accroître la production de la laine qu'en apportant plus de soin aux opérations de la tonte.

Le troupeau du Maroc, au contraire, est susceptible d'un accroissement considérable.

Quant à celui de la Tunisie, il est stationnaire.

Quoi qu'il arrive, nous serons toujours bien loin de recevoir de l'Afrique du Nord la quantité de laine qui nous

est nécessaire. Nous devons donc songer à demander ce produit à nos autres possessions.

Le mouton peut vivre et prospérer dans tout le Nord de l'Afrique Occidentale ; malheureusement, le mouton à laine n'existe pour ainsi dire pas. Il faut donc, soit introduire dans nos colonies d'Afrique Occidentale des animaux à laine longue, soit modifier les races existantes.

En 1926, la laine importée en France a coûté 26 francs le kilog et nous dépendons entièrement des marchés étrangers. La fermeture de ces marchés pourrait être un désastre en arrêtant nos usines. Aussi les industriels et les négociants en laine de Roubaix, de Paris, de Mazamet, la Chambre de commerce de Tourcoing, ont-ils souscrit d'importants capitaux pour développer la production de la laine dans nos colonies.

En 1923, on a débarqué à Dakar environ 400 moutons à laine de race mérinos, venant du Cap. C'était le commencement. D'autres envois ont été faits depuis. Ces essais sont entrepris avec des moyens suffisants. Les moutons importés sont répartis en trois lots : Sénégal, Soudan, Haute-Volta. Le lot du Sénégal à Richard Toll est placé directement sous la surveillance de la Chambre de commerce de Tourcoing. Celui du Soudan, à El-Oualladji dépend de l'administration locale. Le troisième lot a été confié à Monseigneur Thevenoud qui a créé une bergerie au lac Bama, cercle de Dori, station de Tourcoing-Bam.

Chacun de ces centres a un rôle spécial, soit l'amélioration par des croisements de moutons à laine existant, soit l'acclimatation des races du Cap.

Voici comment, s'exprimait en décembre 1925 devant le Conseil du gouvernement, M. Carde, gouverneur général, bien placé pour juger des essais entrepris en Afrique Occidentale :

« En ce qui concerne la laine, la production locale n'est pas encore influencée par les travaux en cours, mais les trois centres d'élevage du mouton sont en plein développement, et s'il est encore impossible d'émettre un jugement définitif sur la façon dont se comporteront les animaux de race pure, il est permis d'envisager une amélioration importante de l'élevage et partant, de la laine, au moyen de reproducteurs choisis. L'action de l'administration se poursuit d'ailleurs en relation étroite avec l'organisme très actif qu'est le comité créé par la Chambre de commerce de Tourcoing. »

Madagascar, grâce à ses pâturages, peut également devenir un pays d'élevage du mouton à laine, et la Chambre de commerce de Tourcoing y fait aussi des expériences. Des moutons ont été importés de l'Afrique du Sud. Les premiers animaux ont été malheureusement décimés en cours de route, mais des mesures ont été prises et les nouveaux envois sont heureusement arrivés à la ferme de Tourcoing-Madagascar. Il faut espérer qu'avec du temps et des soins on pourra développer le mouton à laine dans la Grande Ile.

La soie provient de l'élevage du ver à soie. C'est à ce titre que nous l'avons fait figurer dans les sous-produits de l'élevage à côté de la laine. Comme pour la laine, nous ne sommes que de bien faibles producteurs.

Longtemps, le Midi de la France a fourni de la soie en quantité notable, et l'élevage du ver à soie pourrait être repris chez nous, car les conditions de nos productions valent celle de l'Italie qui est l'un de nos plus gros fournisseurs.

Toutefois, ce sont nos colonies surtout qui pourraient développer leur production, et l'Indochine qui pendant longtemps a produit entre 600 et 800 tonnes va voir l'élevage du ver à soie prendre un nouvel essor. On a procédé au perfectionnement des méthodes anciennes qui, pratiquées depuis des siècles, ne produisaient plus qu'une soie peu abondante, de qualité médiocre. On a créé des magnaneries modèles qui fournissent gratuitement aux sériculteurs des cocons de choix destinés au grainage de reproduction. Les demandes de graines ont afflué en telle abondance qu'il va falloir multiplier ces établissements et arriver à fournir 1.600.000 kilogs de cocons de qualité supérieure.

La production de la soie est tout à fait dans les aptitudes des habitants de l'Annam et du Tonkin, et si la distance empêche l'Indo-Chine de nous envoyer des bois, du charbon et autres matières pondéreuses, l'expédition de la soie qui ne nécessite qu'un frêt insignifiant, pourra être aussi importante que la production elle-même.

Le climat de l'Algérie se prête très bien à l'élevage des vers à soie, même en plein air. Ce climat sec éloigne les maladies. On peut faire trois élevages annuels, et le Gouvernement général se préoccupe d'encourager la production séricicole. Dès le début de 1924, on a distribué gratuitement des graines. Pendant la campagne de 1925, il a été produit 8000 kilogs de cocons contre 2270 en 1924. En un an, le nombre des sériculteurs est passé de 175 à 277. Partout pousse le mûrier qui, jusqu'à ce jour, n'a été d'aucune utilité.

Le Maroc va marcher dans la même voie.

Le mûrier et le ver à soie peuvent prospérer jusqu'à la limite du Sahara.

L'élevage du ver à soie est donc susceptible de prendre une grande extension.

Il est bon de noter que la Syrie, pays sous mandat, nous a envoyé en 1925 : 3358 Q. m. tandis que l'Indo-Chine nous en a fourni seulement 661, soit 5 fois moins.

Toutes nos colonies nous envoient des dépouilles d'animaux et les peaux tiennent la plus grande place. Leurs importations ont atteint 187 millions de francs en 1927, soit 18 % des importations totales.

Pendant longtemps, les tanneurs ont mis peu d'empressement à utiliser les peaux d'importation coloniale. Ils se plaignaient de leur qualité ; les peaux salées étaient mal préparées, il y avait souvent insuffisance de sel et parfois excès. Les peaux séchées à l'air étaient brûlées

par le soleil. Les animaux étaient marqués au feu et les peaux étaient trouées. Il faut espérer qu'à l'avenir des mesures seront prises pour éviter ces défauts.

De plus, un préjugé s'était autrefois opposé à l'emploi des peaux de zébus. On prétendait qu'elles étaient impossible à travailler. Il a fallu la guerre et une démonstration de cette erreur pour faire disparaître ce préjugé.

Quand l'élevage aura pris tout son essor, quand les moyens de communication se seront développés, il est certain que l'importation des peaux deviendra de plus en plus importante.

Bien d'autres sous-produits ne sont pas négligeables, mais n'ont qu'une importance secondaire. Ce sont : les os, les sabots, les cornes d'animaux, les crins, les poils, les plumes et aussi les graisses, la cire animale, etc...

III

LES PRODUITS ET LES SOUS-PRODUITS DE LA PÊCHE

Depuis quelque temps, une propagande active est faite pour le développement de la pêche dans nos colonies et dans les eaux territoriales qui les baignent, et cela au double point de vue de l'amélioration de l'alimentation des indigènes et de l'augmentation des ressources de toutes sortes que la mer peut fournir à la métropole.

M. Gruvel, professeur au Muséum d'histoire naturelle, qui s'est consacré à l'étude des poissons et des produits qui en dérivent, s'est occupé particulièrement de l'alimentation de l'indigène par le poisson. Déjà, au congrès qui s'est tenu il y a quelques années à Bordeaux, on a reconnu qu'au point de vue alimentaire, le poisson était à peu près équivalent à la viande de boucherie ; 100 gr. de viande, en effet, fournissent 200 calories, alors que 100 gr. de poisson en fournissent 120. M. Gruvel a remarqué qu'aux embouchures des fleuves où le poisson abonde, les habitants sont vigoureux, tandis que dans certaines régions de l'intérieur, ils sont dans un état de misère physiologique inquiétant. Le poisson leur apporterait l'aliment azoté qui leur fait défaut.

Le pays où la consommation du poisson est la plus importante est indiscutablement l'Indochine. L'Annamite se nourrit de riz et de poisson. C'est un pêcheur d'une habileté remarquable. Tout le pays est sillonné d'innombrables canaux et de cours d'eau ; le poisson y abonde, aussi la consommation annuelle s'élève-t-elle à plus de 200.000 tonnes, et, malgré cela, notre colonie exporte environ 30.000 tonnes de poisson sec.

En Afrique Occidentale, l'indigène pêche un peu partout ; mais il y a beaucoup à faire, surtout au point de vue de la préparation du poisson. La population maritime se livre à la pêche, non seulement pour ses besoins particuliers, mais aussi pour l'approvisionnement des

peuplades qui manquent de viande, et qui toutes sont friandes de poisson séché ou fumé.

Sur les côtes du golfe de Guinée, la barre est un obstacle qui s'oppose à la pêche maritime. Par contre la pêche en lagune y est fort développée.

Les fleuves de l'Afrique Occidentale sont très poissonneux : Sénégal, Niger et leurs affluents. Les régions de Mopti et de Segou contiennent à elles seules environ 30.000 pêcheurs. Toute la boucle du Niger est ravitaillée en poisson par ces deux centres.

M. Gruvel a demandé à l'administration un effort pour amener les indigènes à améliorer les procédés de préparation du poisson. En effet, les procédés employés pour le séchage avant son intervention étaient des plus primitifs et souvent on livrait à la consommation du poisson avarié. Grâce aux nouveaux procédés de préparation, d'excellents résultats ont été obtenus et la proportion de poisson vendue a notablement augmenté.

La pêche se pratique aussi dans l'Afrique Equatoriale sur les nombreux cours d'eau de cette colonie. Là surtout il y a beaucoup à faire et le développement de la consommation du poisson aura certainement une heureuse influence dans la lutte entreprise contre la sous-alimentation.

La population indigène de Madagascar consomme volontiers du poisson et la pêche est une industrie qu'il est important de développer. Les marchés de poissons séchés vont en augmentant et c'est là une source non né-

gligeable pour l'alimentation azotée des Malgaches. La pêche est particulièrement pratiquée sur les bords du Lac Alaotra, une quantité notable d'indigènes vit pour une large part des produits du lac. La Côte Est de l'Ile est impropre à la pêche par suite de la profondeur des fonds qui dépasse rapidement 200 mètres. Par contre, la Côte Ouest est très favorable à la pêche.

Ce que nous venons de voir ne concerne que la pêche par les indigènes dans le but d'augmenter leurs moyens d'existence ; cependant, la pêche aux colonies est capable de fournir à la métropole une part plus grande du poisson qu'elle importe.

Déjà l'Algérie, la Tunisie et le Maroc importent en France du poisson frais et du poisson salé en quantité notable, en plus de celle consommée par les indigènes et des exportations que toute l'Afrique du Nord fait vers les pays méditerranéens.

En Algérie, la pêche de surface est seule possible à cause des grands fonds. Il y a plus de 4000 pêcheurs et il existe un nombre important de fabriques de conserves et de salaisons.

En Tunisie, la pêche est encore plus importante par suite du passage du thon. Des usines sont capables de traiter 100.000 kilogs de conserves en 24 heures. En 1925, il a été pêché plus de 4000 tonnes de poisson.

Au Maroc, comme en Algérie, on pêche en surface par suite des dangers que les fonds présentent pour les cha-

luts. La sardine abonde. En 1922, il en a été apporté 244 tonnes à Casablanca et à Rabat. Les conserves espagnoles et portugaises vendues en France sont faites avec les sardines du Maroc. Les estuaires des fleuves sont également très poissonneux. Les aloses remontent par bandes et il en a été pêché 800 tonnes dans le Sébou en 1922. C'est principalement au Maroc que l'indigène consomme du poisson, poisson frais sur la côte, poisson salé à l'intérieur. Des usines fonctionnent en plusieurs points et des quantités notables de poissons marinés à l'huile sont exportées.

La pêche est pratiquée en grand sur les côtes de la Mauritanie surtout par les pêcheurs Canariens, parfois aussi par des Espagnols et des Portugais. Dans la baie du Lévrier, on a créé un grand port de pêche, Port-Etienne. C'est là que s'est installée la Société Industrielle Française de la Grande Pêche. Elle achète le poisson aux pêcheurs et elle le prépare. Le poisson est fumé et expédié selon les besoins vers les colonies du Sud. Il en avait déjà été expédié 700 tonnes au Congo en 1924.

Le jour approche où la pêche ne sera plus pratiquée comme autrefois. A Saint-Pierre et Miquelon la pêche de la morue se fait encore comme jadis. Cette colonie envoie toujours plus de 600.000 Q. m. de poisson sec, salé ou conservé, à la France, mais il y a les déchets, source de richesse, qui sont jetés par dessus bord. L'utilisation de

ces déchets pour en retirer de l'huile et de nombreux sous-produits peut amener une révolution dans le rendement de la pêche.

Les gros poissons, esturgeons, morues, etc... sont étêtés, et vidés avant d'être congelés. Les débris retirés représentent 35 % du poids du poisson vivant et une usine qui traiterait 100 tonnes de poisson par jour en rejetterait 35 tonnes en suivant les anciens usages. Pendant le premier trimestre de 1923, il est entré 15.000 tonnes de morue à St-Pierre. On peut juger par là de l'importance du manque à gagner.

La fabrication de l'huile de foie de morue qui avait été abandonnée vient d'être reprise et, ce fait, St-Pierre a exporté 18 tonnes de cette huile.

Reste à utiliser les milliers de tonnes qui peuvent être transformées en gélatine, en colle, en guano et qui procureraient à la colonie un gros bénéfice qui est perdu. Dans ce but, des usines se créent à St-Pierre.

Il s'est agi jusqu'ici d'utiliser les déchets à terre. Mais maintenant on va plus loin dans l'industrialisation de la pêche. Le bateau de pêche tend à devenir lui-même une usine. C'est ainsi que le service océanographique, créé il y a quelques années en Indochine, a été doté d'un chalutier à vapeur pourvu du matériel le plus moderne : groupe frigorifique pour produire lui-même sa glace ; autoclave à vapeur pour la fabrication immédiate des conserves, broyeurs à vapeur surchauffés pour préparer des

extraits de poisson, etc... Cet essai permettra d'arriver à la solution de la pêche industrielle en Indo-Chine.

Le port de Hon-Gay, au Tonkin, en face la baie d'Along ; est tout désigné pour devenir un grand port de pêche. Débouchés assurés pour le poisson, abris sûrs pour les chalutiers, ravitaillement en charbon, ateliers de réparations, cales sèches, installations de sècheries faciles, eau douce à portée, enfin pêche abondante assurée par un fond de 100 mètres. Il suffirait d'installer des appontements munis de grues pour le débarquement du poisson.

Plus tard, la vaste baie de Camranh pourra être utilisée comme deuxième station de pêche. Après traitement, produits et sous-produits pourraient être expédiés dans tout l'extrême-Orient et même en France. Nous recevons déjà d'Indochine plus de 30.000 Q. m. de graisse de poisson.

D'autres colonies pourraient avantageusement suivre l'exemple de l'Indo-Chine

L'utilisation des déchets de poisson est encore bien peu de chose à côté des immenses ressources que peuvent nous fournir les eaux territoriales de nos colonies. Nous arrivons à dire quelques mots de la chasse aux animaux marins, et en particulier de la chasse à la baleine où les Norvégiens sont passés maîtres.

Il n'y a rien à inventer, il n'y a qu'à copier. Une société norvégienne dont l'installation est sur la Côte de l'Angola, se livre à la pêche à la baleine jusque sur les

côtes de Port-Etienne. En 1924, elle a capturé sur les côtes de la Mauritanie une soixantaine de baleines en 25 jours, pouvant donner 10 à 12 tonnes d'huile par animal. Elle emploie, à cet effet, un navire usine et 4 bateaux chasseurs de faible tonnage, montés par 9 à 10 hommes. Les produits sont immédiatement utilisés. La baleine poursuivie est harponnée à l'aide d'un canon-harpon et tuée par l'explosion de la charge. Gonflée à l'air, elle est remorquée et quelques heures après elle est dépecée.

Nous possédons dans l'Océan Indien les îles de Kerguelen : St-Paul, Amsterdam et Crozet, dans les eaux desquelles on rencontre une faune remarquable. On y a vu en 1923 un nombre énorme de baleines. Ces îles ont été dévastées par les étrangers qui ont détruit baleines, phoques, éléphants de mer. Il était temps d'assurer la protection de ces richesses. Aussi le Ministre des colonies a-t-il constitué un parc réservé pour la faune marine en confiant le contrôle de la pêche au Gouvernement général de Madagascar. Une société française s'est constituée pour organiser la pêche dans l'archipel ; malheureusement, le navire usine *Lozère* a coulé l'année dernière. Une nouvelle expédition est entreprise.

En Afrique Equatoriale, la pêche à la baleine n'était tout récemment encore assujettie qu'à une autorisation donnée par l'Administration locale et, faute de contrôle, les baleiniers détruisaient tout. Aujourd'hui, il n'y a plus

que trois licences accordées et on applique les accords internationaux.

La production mondiale de l'huile de baleine a été en 1923 de 63.000 tonnes environ, ce qui représente 360 millions de francs. Il faut y ajouter le guano, fabriqué avec les déchets, 27.000 tonnes soit encore 18 millions de francs, et le guano de poisson est un des meilleurs engrais azotés connus. Ces chiffres montrent l'intérêt que nous aurions à développer la chasse à la baleine et autres animaux marins.

L'immense ruban des eaux territoriales de nos colonies semble donc, si l'on veut s'en donner la peine, pouvoir être une source considérable de produits pour l'approvisionnement de la France.

IV

LES PRODUITS DU SOUS-SOL

Jusqu'à ce jour, tout l'effort de notre colonisation a été orienté vers les cultures. Aussi, c'est seulement dans nos colonies les plus avancées que les produits du sous-sol ont été fructueusement exploités : en Afrique du Nord, en Indochine, en Nouvelle-Calédonie. On sait que d'autres sont riches en produits miniers de toutes sortes : Madagascar, la Guyane, et on peut prévoir sans crainte d'être déçus, que nos possessions de l'Afrique

Occidentale et de l'Afrique Equatoriale dans lesquelles sont enclavées ou juxtaposées des colonies étrangères, qui ont extrait de leur sous-sol une quantité de produits divers, pourront, elles aussi, recueillir les richesses qu'elles contiennent.

La question de la main-d'œuvre est certainement un obstacle momentané à l'exploitation de leurs produits, mais il y a un travail préliminaire que seule la métropole peut entreprendre, c'est la prospection. Quand on aura découvert des mines importantes, il est probable que l'on trouvera le moyen de les exploiter.

Nous avons importé en 1926 pour plus de 6,5 milliards de combustibles : houille, huiles minérales, huiles lourdes.

Ce chiffre diminuera peut-être en ce qui concerne la houille quand nos mines seront remises en état et quand nos forces hydrauliques seront plus complètement utilisées ; mais le sol de la France a été assez sondé pour qu'on ne puisse guère espérer rencontrer des gisements nouveaux.

D'autre part, par suite du coût du frêt de la houille, nous ne pourrions guère songer à utiliser ce combustible qu'on pourrait trouver aux colonies. Aussi c'est au développement des colonies elles-mêmes qu'il pourrait servir.

Jusqu'à ce jour, c'est l'Indo-Chine qui possède les plus riches gisements. On extrait plus d'un million de

tonnes par an et, après avoir prélevé le nécessaire pour ses besoins toujours croissants, elle est exportatrice.

Les extractions se font à ciel ouvert, les mines sont à proximité des grands ports du Tonkin. On trouve maintenant du charbon gras et du charbon maigre, et ainsi l'Indochine peut satisfaire à tous les besoins de l'industrie, des chemins de fer et de la navigation.

En Nouvelle-Calédonie, des gisements importants ont été découverts dans la région de Moindrou. Ils vont permettre à notre colonie de traiter sur place les riches minerais qu'elle possède. Jusqu'ici, elle était tributaire de l'Australie ; des mines nouvelles sont ouvertes, les permis de recherches, les demandes de concessions se multiplient, les progrès ne pourront être entravés que par la question de la main-d'œuvre.

L'Algérie possède quelques gisements dans le Sud Oranais. Jusqu'à ce jour, ils sont seulement exploités pour fournir un appoint aux chemins de fer algériens de l'Etat.

Il a été démontré qu'il existe du charbon à Madagascar. On a découvert des affleurements dans la région d'Inapara qui comportent des couches de plusieurs mètres d'épaisseur. Mais, il est probable que la question de la main-d'œuvre plus encore que la question des transports, ne permettra pas de longtemps d'obtenir un rendement appréciable.

Au sujet de ces gisements de charbon, M. Olivier s'est exprimé récemment ainsi :

« S'il est démontré dès aujourd'hui que le charbon existe très probablement en abondance dans le sol de Madagascar, les données que nous possédons sont encore trop incertaines pour que nous puissions conclure à la possibilité d'une prochaine exploitation.

» De nouveaux travaux de recherches sont indispensables. »

Les importations d'huiles minérales en France sont passées de 5,5 millions de Q. m. en 1913 à 14,5 millions en 1927, et la consommation va encore en augmentant. Nos colonies pourraient-elles nous aider ? C'est fort improbable. Elles ont certainement du pétrole, mais, jusqu'ici, il n'y a pas lieu d'en faire état.

On a découvert des nappes pétrolifères dans la province d'Oran. Il y a un commencement d'exploitation, mais il faut attendre pour se prononcer sur leur valeur.

Des suintements ont été constatés en Tunisie ; des compagnies font des recherches.

A Madagascar, des sondages ont révélé en plusieurs endroits la présence de bitume et d'huiles lourdes.

En Nouvelle-Calédonie, aux environs de Nouméa, des traces de pétroles ont été signalées. Un syndicat australien s'est même constitué et a envoyé une mission pour explorer la région.

En résumé, quelles que soient les surprises que nos

colonies nous réservent dans l'avenir, il semble bien que, de longtemps, la métropole ne pourra pas compter sur elles. Ce serait plutôt des carburants végétaux qu'elle pourrait nous envoyer. Déjà des bateaux marchent à l'huile de palme.

La France possède une quantité considérable de minéral de fer, aussi ceux que produisent ses colonies ne l'intéressent pas directement. C'est seulement une source de richesses pour elles.

Presque tout le cuivre importé en France vient de l'Afrique du Nord. L'aide de l'Algérie et de la Tunisie est à peu près stationnaire ; celle du Maroc va en augmentant. L'Afrique Occidentale nous en envoie aussi un peu. Le chemin de fer de Pointe-Noire à Brazzaville traverse une région excessivement riche en minerais de cuivre et il y a lieu de fonder de sérieuses espérances sur les mines du moyen Congo. Madagascar contient également de nombreux gisements qui ont été prospectés et qui seront bientôt, on l'espère, susceptibles d'être exploités.

La production du plomb est à peu près stationnaire. C'est la Tunisie qui nous fournit la majeure partie des importations coloniales. Le Maroc a commencé à nous en envoyer quelques milliers de quintaux métriques. Madagascar possède des gisements, mais, comme pour toutes ses productions, deux causes s'opposent toujours

aux travaux d'exploitation : le manque de main-d'œuvre et l'insuffisance des voies de communication.

Des mines d'étain existent au Laos. On avait commencé l'exploitation en 1914, mais elle fut suspendue pendant la guerre. En 1921, on amena péniblement des pièces de machines et on construisit une première usine. En 1923, elle traitait 83 tonnes de minerai par jour et, elle produit journallement 2 1/2 tonnes de métal. Il est probable que le Laos nous ménage encore beaucoup d'autres surprises.

Le nickel et le chrome sont abondants en Nouvelle-Calédonie. Après avoir eu des années très prospères, notre colonie qui était le fournisseur du monde entier a été obligée de restreindre sa production par suite de la concurrence du Canada et du manque de main-d'œuvre. Il semble que l'activité va renaître maintenant, grâce à la présence du charbon et à l'arrivée de contingents d'ouvriers javanais et surtout tonkinois.

L'or se rencontre surtout en Guyane et à Madagascar et en petites quantités en Indochine, en Guinée et à la Côte d'Ivoire. En Guyane, l'extraction de l'or a été rémunératrice au début du siècle. Depuis, elle diminue d'année en année, la main-d'œuvre se portant plutôt vers l'exploitation du balata. Les procédés d'exploitation restent primitifs, l'orpaillage. Il faudrait employer des procédés industriels.

A Madagascar, comme en Guyane, la production de l'or a considérablement diminué, la main-d'œuvre pré-

férant se porter vers l'élevage et surtout vers les mines de mica et de graphite.

La production de graphite de Madagascar a pris une grande extension. Aujourd'hui ce produit vient en tête des exportations avec 11.500 tonnes en 1924. Les demandes affluent de partout et surtout d'Amérique. Le graphite de Madagascar est proclamé l'égal de celui de Ceylan pour la fabrication des creusets. De nouvelles exploitations vont être entreprises et les extractions vont considérablement se développer.

L'Afrique du Nord est particulièrement riche en phosphates. C'est le centre d'approvisionnement de la métropole. L'Algérie possède des phosphates d'une excellente qualité, elle en a importé en France 2.300.000 Q. m. en 1927.

La Tunisie, en 1911, a été jusqu'à fournir le tiers de la consommation mondiale. Elle nous a envoyé 10 millions de Q. m. en 1927.

Mais c'est surtout la production du Maroc qui est devenue impressionnante. Le port de Casablanca a expédié :

En 1921	8.000 Q. m.
1923	190.000 —
1927	2.104.000 —

Nos colonies ne nous apportent encore qu'une bien petite part des richesses qu'elles tiennent en réserve. Leur avenir est tout entier contenu dans le discours prononcée au Sénat le 14 avril 1926 par M. Albert Lebrun, ingénieur des mines, rapporteur du budget des colonies :

« Que dire des découvertes qui peuvent être faites demain dans le sous-sol de nos immenses terres si l'on veut bien leur appliquer un mouvement de prospection comme on ne l'a jamais fait pour une grande partie ? Je conviens que c'est difficile, que cela coûte cher et que c'est très chanceux... Prospectons les parties voisines de certaines colonies étrangères, que la nature n'avait pas de raison de doter plus généreusement que les nôtres ; telles que, la Côte d'Or anglaise, sertie comme un bijou dans notre Afrique Occidentale et qui, à l'heure actuelle, avec ses minerais de manganèse et ses diamants, produit pour 200 millions de francs par an ; telle encore la Nigeria, avec ses mines d'étain et de charbon, à proximité de notre Cameroun ; telles encore les mines d'or du Congo Belge, de Kilo et de Moto, toutes voisines de notre Haut-Oubangui ; telles les mines de diamants du Kassaï proches elles aussi de notre Bas-Congo. »

Dans son rapport, M. Lebrun donne en exemple ce qui a été fait dans les colonies étrangères et il cite les chiffres suivants :

La Gold Coast a exporté en 1923 : 5666 kilogs d'or — 181.600 tonnes de manganèse, 30.420 carats de diamants, soit au total une valeur de 1.300.000 L. St.

La Nigeria a extrait en 1923 : 8400 tonnes d'étain pour une valeur de 1.150.000 L. St.

Le Congo Belge a extrait de ses mines de Kilo et de Moto de 1905 à 1919 : 23.354 kilogs d'or, et en 1924 3.355 kilogs.

M. Lebrun termine par les considérations suivantes :

« La mise en valeur des richesses minières de nos colonies est une question d'intérêt national. Elle ne peut être résolue que peu à peu, grâce à la collaboration de techniciens, de géologues et d'ingénieurs que seule la métropole peut fournir. Le Gouvernement doit avoir une politique, un grand programme de recherches et d'études géologiques et minières, puisque, dans la plupart des colonies lointaines, l'effort individuel se montre insuffisant et souvent inopérant, et ce programme a une importance comparable à celle des grands travaux publics d'intérêt général.

» La prospection méthodique des richesses minières des colonies aurait même pu logiquement précéder l'élaboration des grands travaux. La découverte de gisements de combustibles exploitables, charbon ou pétrole, peut bouleverser un jour ou l'autre les courants économiques dans l'une de nos grandes colonies, amener le déplacement de la colonisation européenne et des populations indigènes, faire renoncer pour l'instant à l'électrification onéreuse des chemins de fer que l'on étudie précisément à l'heure actuelle...

» Les géologues distingués, les ingénieurs des mines, ne

manquent pas en France... Que l'on fasse appel à eux et que l'on s'assure leurs concours en les rémunérant comme il convient. En cinq ou six ans, peut-être moins (mais il faut bien se convaincre que des résultats ne peuvent être obtenus que par un effort prolongé), des découvertes sensationnelles sont possibles pour le plus grand profit des colonies et de la métropole. »

TITRE II

LE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS

1° Communications à l'intérieur des colonies

Nous avons vu les conditions du développement de la production.

Il nous faut examiner maintenant comment les produits, partant des lieux de production, peuvent parvenir à la mer. Nous n'avons plus à parler ici du portage, qui n'est un moyen de transport que pour de très petites distances; il est d'ailleurs à prohiber, et nous avons étudié cette question à propos du problème de la main-d'œuvre.

Nous allons voir quels sont les moyens de transport à l'intérieur de nos colonies: chemins de fer, routes et fleuves, et examiner leur développement dans le passé, leur état présent, et leur avenir.

Les produits doivent arriver aux ports d'embarquement avec le minimum de frais et dans le temps le plus court; en effet, il ne faut pas oublier que sans cela ils prendraient le chemin de la colonie étrangère voisine qui les transporterait dans de meilleures conditions.

Passons donc successivement en revue les chemins de fer, les routes et les fleuves.

CHAPITRE PREMIER

Les chemins de fer

Les voies ferrées de l'Afrique du Nord demandent encore certains développements, principalement au Maroc; mais comparativement à nos autres colonies, l'Afrique du Nord est particulièrement privilégiée.

Après la guerre de 1870, la Compagnie du P.-L.-M. construisit les lignes de Constantine à Philippeville et d'Alger à Oran, puis des concessions furent accordées sans vue d'ensemble à d'autres compagnies: l'Ouest Africain, l'Est Africain, le Bône-Guelma.

On finit par organiser une grande ligne de 1 m. 45 reliant sans interruption Oudja, Tlemcen, Oran, Alger, Constantine, Bône. Elle fut d'abord complétée par le Bône-Tunis, et tout récemment elle vient d'être prolongée au Maroc par Fez, Meknès, Rabat, Casablanca. Vers chacun des grands ports d'Oran, d'Alger, de Bône, convergent des faisceaux de voie de mètre qui amènent à la mer les produits variés de l'intérieur. D'autres voies s'avancent vers le désert: Oran-Colomb-Béchar, Alger-La-Gouat, Constantine-Biskra, Bône-Tebessa.

En Tunisie, l'artère principale suit la côte: Tunis-Sousse-Sfax, et les lignes d'exploitation se dirigent vers

le sud-est: Sfax-Tozeur, Fériana-Sousse, Le Kef-Tunis.

Au Maroc, l'acte d'Algésiras n'autorisait que des voies de 0 m. 60 tant que la ligne Tanger-Meknès ne serait pas construite. Aujourd'hui, nous avons les mains libres, et partout la voie normale remplace la voie étroite.

En 1929, le programme, qui se réalisait progressivement depuis 1907, sera achevé, et toutes les voies de communication urgente seront construites au point de vue commercial.

Un autre programme a pourtant été élaboré, celui de 1914-1920, qui consisterait à réaliser au sud de la première une seconde transversale. Elle assurerait les transports du Maroc en Tunisie dans le cas où la ligne du nord serait coupée.

C'est par le fleuve Sénégal que nous avons pénétré en Afrique Occidentale. Faidherbe atteignit d'abord Médine, terminus de la navigation, et c'est là que Kayes fut fondée. Bien plus tard, en 1883, le colonel Borgnis-Desbordes parvint à Bamako sur le Niger et une ligne de chemin de fer stratégique qui s'avancait derrière nos troupes fut progressivement construite pour réunir les deux fleuves. C'est là l'origine du Kayes-Niger.

Vers la même époque, les difficultés d'exploitation du port de Saint-Louis nous amenèrent à créer le port de Dakar, et le chemin de fer Saint-Louis-Dakar fut construit. Il est lui aussi à voie légère.

Puis, le développement de la culture de l'arachide

prenant un essor formidable, on décida la construction de la ligne Thies-Kayes, et le Niger se trouva en communication avec l'Océan par le chemin de fer Dakar-Kayes-Bamako.

Dès lors, le trafic augmenta encore, et des déféctuosités insoupçonnées se manifestèrent. La section Kayes-Niger, ancienne voie de pénétration, se trouva présenter des rampes trop raides, des courbes trop faibles avec des rails trop légers. L'impossibilité d'augmenter le nombre et la longueur des trains, jointe à l'augmentation du trafic amena l'embouteillage.

C'est dans ces conditions que M. Carde reçut cette ligne de chemin de fer. Il a pris toutes les mesures nécessaires pour la remettre en état, et quand ce travail sera terminé, nous aurons une voie de plus de 1.200 kilomètres, qui formera le tronçon du transafricain, destiné à réunir un jour le Tchad à la Cote Occidentale d'Afrique.

— Le chemin de fer de la Guinée traverse cette colonie de l'ouest à l'est, de Conakry à Kankan. Il franchit le Niger à Kouroussa et amène à la côte les produits du Haut-Niger et de l'ouest de la Côte d'Ivoire. Il est relié à Bamako par le Niger, qui est navigable une grande partie de l'année de Bamako à Kouroussa. Il permet de détourner sur Conakry les marchandises, qui sans lui iraient embouteiller la ligne de Bamako-Dakar. C'est d'ailleurs la voie la plus directe pour gagner la mer.

Toute la partie sud de notre colonie de la Côte d'Ivoire

est entièrement recouverte par la forêt, qui forme sur 300 kilomètres de profondeur un obstacle presque infranchissable. Il ne fallait pas moins de trente jours pour la traverser.

Les promoteurs du chemin de fer partant d'Abidjan voyaient seulement l'intérêt qu'il y avait à mettre la région du nord de la colonie en communication avec la mer, et lui donnaient comme terminus Katiola à 371 kilomètres de la mer. On comprit bien vite que ce n'était pas seulement le nord de la Côte d'Ivoire qui profiterait de cette voie d'évacuation, mais toute la région s'étendant jusqu'au Niger, et qui comprend 4 millions d'habitants.

Quand le chemin de fer de Kayes-Bamako fut construit, cette population se mit à évacuer ses produits par l'ouest et le Sénégal, mais grâce à cette nouvelle ligne, elle pourra les diriger beaucoup plus vite vers la mer. Le chemin de fer de Dakar à Bamako est, en effet, la voie indiquée pour le commerce du Sénégal et du Haut-Niger vers l'ouest, et le chemin de fer, qui part d'Abidjan pour aller dans la boucle du Niger, est le véritable chemin du Soudan et du Mossi. Déjà il atteint plus de 450 kilomètres à partir d'Abidjan et il doit être prolongé jusqu'à Bobo-Dioulasso. Il reste encore 350 kilomètres à construire. Par suite de l'important trafic auquel il devra répondre, on va améliorer les caractéristiques de la partie déjà construite, et on a prévu l'équipement de la ligne avec les locomotives et les véhicules nécessaires.

Plus tard, la voie sera poussée à l'est vers Ouagadougou, capitale de la Haute-Volta, au nord vers Mopti, au centre du Macina, et à l'ouest elle rejoindra Bamako. Ces trois lignes permettront alors d'évacuer vers la mer les richesses de la boucle du Niger.

— Le chemin de fer Dahoméen ou Central-Dahoméen relie Cotonou à Savé. Il se dirige vers le nord sur une longueur de 261 kilomètres. Il a été construit avec l'intention de le pousser jusqu'au Niger, mais ces travaux, comme beaucoup d'autres, ont été momentanément arrêtés.

Aujourd'hui, on a décidé d'en reprendre l'exécution, et il est dans le programme des grands travaux de la prochaine période quinquennale. La ligne s'enfoncera vers le nord sur une longueur de 450 kilomètres, et atteindra le Niger aux environs de Gaya, qui est la tête d'un bief navigable, qui s'étend jusqu'à Niamey, la nouvelle capitale de la colonie du Niger.

En plus des quatre grandes lignes: Dakar-Bamako, Conakry-Kankan, Abidjan-Bobo-Dioulasso, Cotonou-Niger qui formeront l'ossature des chemins de fer de de l'Afrique Occidentale, d'autres voies de longueur plus réduite, et de moindre importance, reliées à celles-ci, ou d'esservant des ports secondaires, compléteront le réseau.

Au Sénégal, l'embranchement de Louga à Linguéré (135 kilomètres), soudé au chemin de fer de Dakar-Saint-Louis, desservira le pays Djoloff et la dépression

du Ferlo. Il est en construction. Puis le chemin de fer du Baol, qui sera embranché sur le Thiès-Niger, atteindra directement Kaolack. Enfin le chemin de fer de la Casamance, dont les études sont sur le point d'être terminées.

Dans la colonie de la Côte d'Ivoire, un chemin de fer apportera à la voie principale actuellement exploitée les produits de l'Indiéné, région comprise entre le Comoé et la Gold Coast.

Au Togo existent les lignes allant du port de Lomé à Atakpamé et à Misa.

Enfin, au Dahomey, celles de Cotonou à Porto-Novo et à Pobé.

L'Afrique Equatoriale, cinq fois grande comme la France, 2.556.000 kilomètres, habitée par des populations arriérées, sans communication facile avec la mer, serait susceptible de fournir beaucoup de matières utiles à la métropole, si des moyens de transport suffisants existaient.

— Le Cameroun, pays sous mandat, et le Gabon, écoulent l'un et l'autre leurs produits vers l'Océan par Douala et Port-Gentil; tout le reste de cet immense territoire, Congo, Oubanghi-Chari et Tchad peut être considéré comme une vaste presque île ne communiquant avec nous que par un isthme étroit et malaisé, le petit chemin de fer belge de Kinchassa à Matadi. C'est une voie de 0 m. 75 seulement avec rampes très dures où

circulent des trains portant au maximum 60 tonnes, et c'est par ce chemin de fer que doivent être transportés tous les produits de l'immense Congo belge.

Il y a longtemps que les coloniaux avertis réclament une voie de communication en terrain français pour réunir Brazzaville, la capitale de notre colonie, à un port français à créer sur l'Océan.

Une solution est intervenue. M. Antonetti, gouverneur général, a fait de cette question du chemin de fer une affaire personnelle. Il s'y est donné tout entier, et aujourd'hui sa construction est très avancée. La voie est à l'écartement d'un mètre. La voie définitive, en rails de 30 kilogs, est posée jusqu'au kilomètre 75, et cette section va être ouverte à l'exploitation à partir de Pointe-Noire, point de départ sur l'Océan. Du côté de Brazzaville, 125 kilomètres aboutissant à Mindouli, seront terminés en 1928, et on réunira provisoirement ces deux tronçons distants de 250 kilomètres par une route carrossable de manière à assurer le plus tôt possible un commencement de trafic.

Le port de Pointe-Noire s'organise. Il sera très prochainement protégé par un excellent système de feux. Il sera alimenté abondamment en eau douce. La construction d'un wharf équipé de huit grues est en cours. Tout se présente dans des conditions favorables. Enfin, l'emplacement du futur port fluvial de Brazzaville est préparé.

Des difficultés se sont rencontrées pour le recrutement

des travailleurs, leur installation, leur entretien et leur nourriture. Mais c'est surtout la question sanitaire qui a été jusqu'à ce jour la plus préoccupante. M. Antonetti y apporte tous ses soins. Dans ces régions, il est difficile de faire vivre des milliers d'indigènes venus de tous les points de l'Afrique Equatoriale, habitués à ne rien faire, et auxquels on demande de manier la pelle ou la pioche, de pousser les wagonnets, sans parler du portage, tous travaux qui nécessitent un apprentissage, et dont le moindre est trop dur pour eux.

Les Belges avaient déjà rencontré ces mêmes obstacles dans la construction du Kinchassa-Matadi.

— Au Cameroun, existent deux amorces de voies ferrées partant de Douala.

Le chemin de fer du nord, construit par les Allemands, était très fatigué quand nous en avons pris possession, et n'avait qu'un rendement médiocre. Depuis il a été mis en état. Des locomotives et des wagons ont été mis en circulation.

L'intérêt se porte surtout sur la ligne du centre. Nous l'avons poussée jusqu'à Yaoundé, capitale de la colonie, à 315 kilomètres de Douala. Cette ligne, qui est destinée dans l'avenir à devenir le Central Cameroun, devrait être prolongée plus tard. Ce sera la grande artère de pénétration dans les régions extrêmement productives du nord-est du Cameroun. Elle serait prolongée d'abord vers Koundé pour aboutir ensuite à Garoua, où l'on rencontre la Bénoué qui descend vers le Niger, et qui est

praticable aux bateaux à vapeur. De là on pourrait établir une autre voie normale ou Decauville, qui permettrait d'atteindre dans le Tchad la rivière du Logone, qui, elle aussi, est navigable. On arriverait ainsi à donner au Tchad un débouché vers la mer, qui serait infiniment plus facile que le long trajet vers la Pointe-Noire en traversant toute l'Afrique Equatoriale.

— Comme toutes nos colonies d'Afrique, Madagascar a besoin de voies pour évacuer ses produits vers la mer. Jusqu'à présent elle n'a eu, pour permettre aux riches produits de la province d'Imerina de nous parvenir, que le chemin de fer de Tananarive à Tamatave, et cependant au sud de cette province s'étend une autre région, le Betsileo, aussi importante que l'Imerina, qui ne peut que difficilement écouler ses produits. C'est pourquoi fut établie la ligne allant de Tananarive à Antsirabé vers le sud, ce qui facilitera les exportations du Betsiléon.

Une autre petite voie fut récemment ouverte, la ligne partant de Moramanga, station du Tananarive-Tamatave, et aboutissant à Andrevia dans la riche contrée du lac Alaotra.

Aujourd'hui, la voie de Tananarive-Tamatave est devenue insuffisante, et M. Olivier fait tous ses efforts pour améliorer et augmenter les moyens de communication, routes et chemins de fer. Les grands travaux qu'il envisage sont la construction du chemin de fer de Fianarantzoa à Manakara sur la côte est et l'électrification de

Tananarive-Côte est. On trouvera les ressources nécessaires dans un accroissement du budget.

Quant à la main d'œuvre, il est impossible de la recruter par le simple moyen de l'offre de travail. Aussi, M. Olivier a songé à utiliser la deuxième partie du contingent, estimant qu'il est juste que cette partie des jeunes gens, soumis à la loi militaire et non appelés, prennent leur part des travaux dont bénéficiera leur pays. Cette question est heureusement résolue et déjà, à la fin de l'année 1926, on s'est occupé d'organiser les chantiers du chemin de fer de Fianarantsoa à la côte est. Manakara est un petit port qui offrira toutes les garanties désirables pour la sécurité et l'exploitation.

On prévoit, par analogie avec le Tananarive-Tamatave, 180.000 tonnes de trafic annuel.

Quant à l'électrification du Tananarive-Tamatave, la question est à l'étude.

A la Réunion, une voie ferrée longe la Côte de Saint-Benoît à Saint-Pierre, en passant par Saint-Denis, la Pointe des Galets et Saint-Louis. C'est elle qui assure tout le trafic de l'île. Son prolongement jusqu'à Saint-Joseph assurerait la mise en valeur d'une riche région.

La Martinique et la Guadeloupe ne possèdent l'une et l'autre que des chemins de fer à voie étroite, pour le service des usines à sucre. Il n'y a pas de voie d'intérêt général.

Divers projets de ligne de chemin de fer entre le Moule et la Pointe à Pitre ont fait l'objet d'études; il est à espérer que ces projets aboutiront.

A la Guyane et à la Nouvelle Calédonie, des chemins de fer seraient évidemment utiles, mais jusqu'ici il n'y a que des embryons. La main-d'œuvre avant tout s'oppose à leur construction.

La grande ligne de chemin de fer qui traverse l'Indo-Chine dans toute sa longueur du nord au sud a reçu le nom de transindo-chinois. Il longera la côte pour desservir toutes les villes importantes et tous les ports de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin. En remontant du sud au nord, il part de Mytho au sud-ouest de Saïgon et se trouve interrompu de Nha-Trang à Faï-Fo près de Tourane. Il est achevé de Tourane à Hanoï. Le tronçon de Nha-Trang à Faïfo est considéré comme devant être construit en première urgence.

De Saïgon, est classée également en première urgence, la voie ferrée qui doit rejoindre la frontière du Siam en passant par Pnom-Penh, capitale du Cambodge et qui correspondra à la voie ferrée déjà construite de Bangkok à Petriu.

Hanoï possède des voies allant vers Haïphon, vers la frontière de Chine à Na-Cham, et enfin la très importante voie de communication avec le Yunnan en suivant le Fleuve Rouge.

Les trois provinces Indo-Chinoises et le Cambodge attendent l'achèvement du transindo-chinois, mais elles peuvent prospérer dans les conditions actuelles. Elles ont des routes, des fleuves, des ports, tandis que le Laos est complètement isolé. Il a quelques routes, à peine automobilisables, et il est séparé de la mer par la chaîne anamitique. Il est peuplé de tribus à peu près sauvages, les K'ahs et les Moïs. Il est traversé par le Mékong qu'on a cherché à utiliser, et qui, bien que possédant des biefs navigables, est coupé par des rapides, qui le rendent commercialement inutilisable. On a décidé de construire une voie ferrée partant de Vinh sur le Golfe du Tonkin et aboutissant au üeuve à Thakhék. Cette voie permettra d'exploiter des régions riches en bois à essence et en minerais de toutes sortes, l'étain en particulier. Cette construction apportera la vie dans un pays qui ne fait que végéter.

On a beaucoup parlé au cours de ces dernières années du Transsaharien.

Des explorateurs, des ingénieurs éminents, des généraux, des financiers ont beaucoup vanté les avantages de cette voie de communication, qui reliait l'Algérie à la boucle du Niger.

D'autre part les tièdes font leurs objections.

Devant les lenteurs rencontrées par la construction des nombreuses voies de pénétration qui conduisent de l'intérieur à la côte les produits de nos colonies, ils se

demandent si l'Etat ne ferait pas mieux de mettre à exécution le projet de M. Sarraut, plutôt que de construire une voie qui coûterait des milliards et qui n'aurait qu'un débit réduit.

La question d'opportunité partage donc les opinions qualifiées; après les études en cours le Parlement tranchera.

CHAPITRE II

Les routes

Il faudra longtemps encore pour que les voies ferrées qui sont en construction ou en projet dans nos colonies soient achevées, et en attendant bien des produits ne peuvent être acheminés vers la métropole.

Les routes, au contraire, peuvent être créées beaucoup plus rapidement, il n'est besoin pour cela que d'utiliser la main-d'œuvre locale et les prestations en nature, sans recruter des travailleurs au loin. L'expérience montre que c'est beaucoup plus facile.

La route précède la voie ferrée. C'est elle qui assure l'essor initial des colonies; la voie ferrée contribuera ensuite à leur plein développement.

Autrefois, il y a même peu de temps, il n'y avait que des pistes tracées par les indigènes pour les besoins locaux; aujourd'hui il faut des routes construites pour l'automobile.

Chaque année le nombre des camions et des voitures de tout tonnage croît avec rapidité, même dans nos colonies les plus reculées. On ne pensait pas, quand les premières voies ferrées ont été construites, que les transports automobile atteindraient une telle importance.

D'autre part, la route sera l'un des instruments qui contribueront le plus au développement de nos colonies. Les voies ferrées, en effet, resteront rares et souvent éloignées des lieux de production, étant donnée l'immensité des territoires. Les routes rejoindront la voie ferrée comme les rivières rejoignent le fleuve.

En Algérie, même sans empierrement, les pistes peuvent se prêter à un mouvement commercial important; toute la partie nord de la Métidja centrale, les environs de Bône et de Tunis qui sont très cultivés, ne sauraient se contenter d'une voie aussi rudimentaire que les plateaux oranais et les steppes de Kairouan. Tout le littoral de la frontière du Maroc à la Tunisie est sillonné de routes automobilables sur une profondeur de 150 à 200 kilomètres. Et même dans certaines régions on cherche à apporter aux routes tous les perfectionnements modernes, par exemple en employant des revêtements capables de résister aux exigences actuelles des locomotives routières. On effectue des goudronnages; on va même jusqu'à bétonner certaines sections de routes. L'Algérie dépense annuellement 9 millions à ces travaux.

Certaines des grandes routes automobilables pénètrent dans le sud, au Lac Chergui, à Laghouat, à Biskra. Certaines voies secondaires vont même jusqu'à Colomb-Béchar, Gardaïa, Touggourt. Des chenilles Citroën et

les six roues Renault ne s'arrêtent pas là, puisque par plusieurs voies différentes elles ont traversé le Sahara.

Les routes de la Tunisie sont classées en trois catégories: les routes de grand parcours qui conduisent directement à Tunis, 2.763 kilomètres, les routes de moyenne communication qui relient les précédentes entre elles, 1.206 kilomètres; et les routes vicinales d'intérêt régional, 1.211 kilomètres.

Depuis 1924, les plus importantes ont été macadamisées et un programme comportant 1.000 kilomètres de chaussées modernes est en cours d'exécution. Ces routes seront analogues aux routes d'Algérie. Au 1^{er} janvier 1927 on avait déjà fait 61 kilomètres de macadam bitumé.

En 1926, l'entretien des routes a coûté 24 millions pour les routes de grand et de moyen parcours, et 3,5 millions pour les routes régionales. Il a été dépensé 4,5 millions pour l'extension du réseau routier. Au total, toutes ces dépenses se sont élevées à 10 % des dépenses totales de la Régence.

La circulation des voitures automobiles croît tous les jours. Il a été dénombré en 1926: 7707 voitures particulières, 70 pour les transports en commun et 426 camions.

Quant au Maroc, à la veille de l'intervention française, il en était encore aux conditions du moyen-âge: pas de routes, et même celle dite des Ambassadeurs, de

Tanger à Fez, n'était qu'une mauvaise piste. D'ailleurs, les transports n'étaient effectués qu'à dos de chameau.

Aujourd'hui le système routier du Maroc est particulièrement développé.

L'acte d'Algésiras avait interdit à la France toute construction de voie ferrée normale, tant que le chemin de fer de Fez à Tanger ne serait pas achevé. Seules les voies étroites étaient autorisées. Pour arriver à mettre le Maroc en valeur, c'était insuffisant. Il fallut employer la route et le camion, et nous avons aujourd'hui 4.000 kilomètres de belles routes sans parler des pistes praticables à l'automobile.

La grande artère de la Côte Atlantique réunit les ports entre eux. Elle joint Rabat à Mogador en passant par Casablanca. Marrakech est réunie par trois routes avec Casablanca, Safi et Mogador. D'autres routes rayonnent dans les hinterlands de Casablanca, Rabat, Meknès.

Les travaux continuent, les projets s'élaborent, et on compte relier Marrakech à Fez par une route longeant le pied de l'Atlas en passant par Kenitra. Au Maroc, le public préfère voyager en camions. Les tarifs pour les voyageurs en chemin de fer sont en effet supérieurs à ceux des transports automobiles.

Le Maroc fait des dépenses considérables pour l'entretien de ses routes. Le budget de 1925 prévoyait 39 millions. C'est le gros effort du Protectorat.

Le développement des voies de communication en Afrique Occidentale a d'abord porté sur les voies ferrées; mais devant les frais de construction, et en raison des progrès de l'automobilisme on a surtout envisagé depuis la guerre la création d'un réseau routier.

Le Sénégal, le Soudan, la Haute Volta, la Côte d'Ivoire, le Dahomey se trouvent particulièrement bien desservis. Aussi l'emploi des camions automobiles se généralise. On les utilise au Soudan et au Sénégal vers le Thiès-Kayes.

Les produits de la Haute Volta sont amenés au terminus de la Côte d'Ivoire.

En 1925 il y avait:

354 camions dans la circonscription de Dakar.

488 camions au Sénégal.

43 camions au Soudan.

72 camions en Guinée.

240 camions à la Côte d'Ivoire.

43 camions au Dahomey.

41 camions en Haute Volta.

16 camions au Niger.

5 camions en Mauritanie.

Pendant cette même année 1925, il existait 1341 voitures de tourisme.

En 1921 il était entré en A. O. 183 voitures.

1922	—	114	—
1923	—	281	—

1924	.	—	490	-
1925	.	—	1355	—

Actuellement, c'est la France qui importe le plus grand nombre de ces voitures.

Les quantités d'essence importées ont été les suivantes:

En 1921		1.014.584 kgs
En 1922		1.818.913 kgs
En 1923		2.176.173 kgs
En 1924		2.446.276 kgs
En 1925		5.775.656 kgs

Cette progression de la consommation d'essence mesure d'une façon frappante la progression du trafic par automobiles.

La plupart des voitures appartiennent à des particuliers, mais il existe aussi des services automobiles administratifs pour suppléer à l'insuffisance et au manque de voies ferrées.

Le budget de 1926 prévoyait plus de 11 millions pour la construction de pistes et de routes nouvelles et pour l'entretien des anciennes.

Au Sénégal, en saison sèche, le pays étant presque uniformément plat et les rivières à sec, la circulation en automobile est possible presque partout. Mais pour permettre les transports en tout temps, un projet a été établi pour améliorer les voies existantes.

Au 1^{er} janvier 1926, le réseau routier du Sénégal s'étendait sur 5.166 kilomètres dont 206 kilomètres de routes empierrées et 4.960 kilomètres de pistes automobiles.

Il y avait en construction à la même époque 864 kilomètres de pistes automobiles et 705 en projet. Ce réseau est sillonné par 838 automobiles dont 342 de tourisme, 8 autobus et 488 camions. Il existe au Sénégal 25 services automobiles réguliers dont 5 subventionnés et 20 libres.

De nombreuses routes amènent les productions de la Guinée aux gares de la voie ferrée Conakry-Kankan.

Autrefois ces routes n'étaient que des pistes où le roulage était impossible et où tous les transports se faisaient à tête d'homme.

L'Administration s'est efforcée de remplacer progressivement toutes ces pistes par des voies carrossables accessibles aux charrettes à bras et à bœufs et aux automobiles.

Les routes carrossables actuellement en exploitation sont les suivantes: Conakry-Dubréka, 57 kilomètres; Conakry-Forécaria, 90 kilomètres; Kindia-Médina, 60 kilomètres; Kindia-Friguiagbé, 20 kilomètres; Dabola-Faranah, 110 kilomètres; Mamou-Labé, 148 kilomètres; Kankan-Beila, 100 kilomètres. Cette dernière sert de prolongement à la voie ferrée vers les colonies voisines du Liberia et de la Côte d'Ivoire.

Le gouverneur général vient d'approuver la création de plusieurs lignes de transports automobiles sur routes en correspondance avec le chemin de fer: Conakri-Forécaria, Mamou-Labé, Dabola-Faranah. En 1926 on devait commencer la route de Kouroussa-Bamako, 380 kilomètres, doublant le bief du Haut-Niger qui n'est navigable que pendant la moitié de l'année, et celle de Kankan-Bougouni, 225 kilomètres, qui reliera la Guinée à la colonie du Soudan.

En 1920, le Soudan n'avait pas de routes au sens propre du mot, mais un réseau de 5.000 kilomètres environ de pistes bien entretenues, où pendant la saison sèche les automobiles pouvaient circuler. A la fin de 1926, il en avait 6.900. Les principales ont été sensiblement améliorées. On veut que les routes soient praticables toute l'année aux poids lourds. Elles seront aménagées comme les routes de France. On emploiera des tracés sinueux pour éviter les pentes, et on substituera des ponts charpentés aux ponts à la manière indigène.

La Côte d'Ivoire a plus de 3.600 kilomètres de pistes automobilables. Le réseau comprend:

1° Les routes automobilables en tout temps avec ponts en maçonnerie et chaussées empierrées. Ce sont celles de Bouaké à Béoumé, 65 kilomètres; Grand-Bassam-Abidjan-Dabou, 80 kilomètres; Bonoua-Adiaké, 45 kilomètres; Agboville-Abengourou, 120 kilomètres.

2° Les routes automobilables en tout temps avec ponts en bois, sans empierrement: le réseau est très important et réunit la plupart des chefs-lieux de cercle.

Comme la Côte d'Ivoire, le Dahomey possède une ligne de chemin de fer de pénétration. Elle part de Cotonou et s'arrête à Savé. Là, c'est encore la route qui précède et alimente le rail. Une très belle voie se dirige, en effet, de Savé vers le Niger à Maharville, 483 kilomètres de route empierrée, accessible aux automobiles en toute saison, que le chemin de fer remplacera plus tard. Elle sert au transport des voyageurs et des marchandises par automobiles et par camions. Le Dahomey possède 785 kilomètres de routes empierrées et au total 3.560 kilomètres de routes automobilables.

En Haute-Volta, un service d'automobiles a été organisé par le gouverneur: départ d'Ouagadougou, la capitale, où sont délivrés les billets aux voyageurs. Les sacs de dépêches, les colis postaux sont transportés sur réquisition du service des postes. Depuis la création de la colonie, l'Administration avait favorisé de tout son pouvoir l'exécution des transports commerciaux. A cet effet, il a été créé un service automobile bien outillé, quintuplant le tonnage transporté.

Le portage à tête d'homme est en diminution sensible. Les transports sont faits par plusieurs milliers d'ânes et plusieurs centaines de bœufs porteurs.

Grâce à l'entretien des routes, les services automobiles se sont développés. On a contrôlé au bas de Borono 109 autos en 1922, 135 en 1923, 315 en 1924, 176 pour les quatre premiers mois de 1925, ce qui ferait 528 pour l'année entière.

La route d'Ouagadougou à Bouaké, utilisable toute l'année, est construite pour supporter les poids lourds.

Le réseau de la colonie comporte environ 3.900 kilomètres de routes qui peuvent être utilisables en saison sèche. Les routes sont divisées en intercoloniales reliant Ouagadougou aux colonies voisines, coloniales reliant les chefs-lieux de cercles, routes de cercles reliant les chefs-lieux de subdivision, et enfin chemins vicinaux. Sauf ces derniers, les routes sont toutes praticables aux voitures légères.

Une correspondance par autos est organisée en concordance avec les horaires des paquebots touchant Grand-Bassam et ceux du chemin de fer de la Côte d'Ivoire. Là encore, la route alimente le rail.

Le réseau routier de l'Afrique Equatoriale est encore peu développé. Il y a seulement quelques pistes pour les transports à tête d'homme. Les mouvements les plus importants, exportations et importations, se font par les fleuves et les rivières.

Toute la vie de l'Afrique Equatoriale est appelée à se concentrer entre Brazzaville et Pointe-Noire, et ce ne

sera guère qu'après l'achèvement du chemin de fer que les grands travaux de l'intérieur pourront être utilement entrepris.

Bien des projets sont étudiés. On espère que prochainement les communications sur le Chari, continuées par voie de terre entre Batanga et Bangui, puis reprises par eau jusqu'à Brazzaville, permettront à certaines marchandises venant du Tchad d'être expédiées et de parvenir aisément à Pointe-Noire.

Tout est encore en projet. Le seul fait acquis est que M. Antonetti, gouverneur général, a pu faire en automobile le trajet de Bangui à Fort-Lamy. Entre autres projets, il est question d'une grande voie centrale partant de Brazzaville vers Bangui en passant par Ouessou. De cette grande voie partiront des routes latérales allant rejoindre Franceville au Gabon, Yaoundé et Ngaoundéré au Cameroun.

Cependant, dans l'Oubangui-Chari, M. le gouverneur Lamblin, s'est attaché à multiplier les routes malgré les grandes difficultés. Le médecin, l'administrateur, peuvent maintenant parcourir plus aisément un pays presque inconnu d'eux. Les agglomérations se forment le long des routes, l'indigène devient moins sauvage et on peut commencer à pratiquer des cultures qui feront la richesse du pays: le café, le caoutchouc, le coton qui, par ces routes, pourront un jour gagner Brazzaville et de là Pointe-Noire.

Madagascar possède 2.500 kilomètres de routes empierrées. Elles sont classées en routes d'intérêt général, régionales et secondaires. Des chemins (*fokoniolana*) complètent le système. Ces derniers sont seulement accessibles pendant la saison sèche.

Le point de départ de la plupart des routes est Tananarive. Voici les principales :

La route de Tananarive à Andevorante, 250 kilomètres, qui double le chemin de fer et qui relie la capitale à la Côte Est. C'est l'une des premières construites; son trafic considérable au début s'est beaucoup réduit depuis l'établissement de la voie ferrée.

La route de Tananarive à Marobolo, 372 kilomètres, qui relie la côte ouest aux hauts-plateaux par Ankazobé et Mévatanana.

Le sud de l'île est desservi par la route du Betsiléo. Une route va à la côte est de Fianarantsoa à Mananjary, 170 kilomètres. Une autre de Tananarive à Marinarivo, 85 kilomètres et enfin une troisième d'Antsirane-Diego-Suarez à Ambilobé, 137 kilomètres.

Un certain nombre de services automobiles pour le transport des voyageurs et des marchandises ont été organisés sur les routes principales.

Le gouverneur général attache une importance toute particulière aux travaux des routes, car à Madagascar les transports par charrettes à bœufs deviennent de jour en jour plus nombreux. D'une façon générale, la région de Tananarive est isolée du sud de la Grande Ile.

Les routes auxquelles il s'est attaché sont : 1° la route de Fianarantsoa à Tuléar; 2° celle de Mévatana à Majunga; 3° celle de Betroka à Fort-Dauphin.

La première a déjà pu être parcourue par des voitures automobiles elle pourra être incessamment livrée à la circulation.

La deuxième, avant peu, permettra d'aller en automobile de Tananarive à Majunga.

La troisième sera bientôt entreprise. Elle reliera Tananarive à Fort-Dauphin.

A la Réunion il y a une route de ceinture qui suit le bord de la mer, et un chemin de voiture traverse l'île d'un rivage à l'autre. Un service d'autos fonctionne entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Il y a quelque temps la route de ceinture était encore en mauvais état et demandait des réparations urgentes pour assurer le transport des produits vers les gares.

L'Indo-Chine possède actuellement environ 30.000 kilomètres de routes de diverses importance classées en plusieurs catégories. Elles sont l'œuvre des divers gouverneurs généraux parmi lesquels il faut citer MM. Doumer et Sarraut.

Le type le plus important est la route coloniale, route de 6 mètres utiles. Les routes ont une pente maxima de 6 %, elles sont empierrées.

L'une d'elles, ancienne route mandarine, a 2.500 kilomètres. Elle passe par Pnom-Penh, Saïgon, Hué, Hanoï. C'est la grande route dorsale de l'Indo-Chine dont les autres routes sont des annexes.

Le réseau routier comporte environ :

7.500	kilomètres	au Tonkin.
7.600	—	en Annam.
3.200	—	en Cochinchine.
4.500	—	au Cambodge.
3.800	—	au Laos.

La circulation est intense. On met 60 heures pour aller de Saïgon à Hanoï.

L'entretien du réseau est à la charge des villages.

La grande dorsale est doublée du chemin de fer. On lui reproche son voisinage de la mer, et peut-être dans l'avenir aura-t-on une autre dorsale, celle-ci sur le Mékong.

Au Tonkin, à part les routes du Delta, il est peu probable qu'il se crée d'autres voies de communication, que les fleuves et les rivières. Le régime des eaux oblige les riverains à construire des digues pour éviter les inondations annuelles. Elles servent à l'établissement des routes dont la direction est par suite commandée par celle des fleuves. La Rivière Claire et le Fleuve Rouge sont bordés par les routes qui servent à remonter les vallées.

Tous les produits du Tonkin, de l'Annam, de la Cochinchine et du Cambodge peuvent être facilement con-

duite à la mer qui baigne toutes ces provinces par le chemin de fer, les fleuves et les routes. Mais il y a un malheureux pays, le Laos, qui ne peut être encore atteint commercialement que par une seule voie, le Mékong. Bien qu'imparfaites, les routes sont déjà supérieures pour les voyageurs à la vallée du Mékong. La plus courte est celle de Dong Ha à Savannakêr. Elle permet d'atteindre le Mékong moyen en 24 heures. Celle de Vinh à Thakhek, que prendra le futur chemin de fer, relie le Laos à l'Annam et à la Mer de Chine (une journée d'auto). La troisième route est la seule qui atteigne le Laos inférieur; elle part également de Vinh. En deux jours, elle conduit par le Tranminh à Xiengkhouang.

D'autres voies relient le Laos au Tonkin; ce sont de simples pistes, où il faut employer tous les moyens de locomotion : auto, cheval, pirogue. On peut ainsi aller de Hanoï à Louang-Prabang, capitale de cette province. Toutes ces voies sont impropres au trafic.

Un grand effort est fait depuis quelques années pour améliorer le réseau routier de la Nouvelle-Calédonie, mais cet effort n'a pas eu l'effet désiré par suite du défaut de main-d'œuvre. On a décidé de demander à l'extérieur un contingent de 500 travailleurs, et on pense que d'ici à deux ans on pourra livrer à la circulation le prolongement de la route du littoral ouest jusqu'à Voh, la transversale Bourail- Houailou, la route Nouméa-Yaté et enfin la route de la côte Est à Voh ou Koné.

CHAPITRE III

Les fleuves

Certaines de nos colonies possèdent des moyens de transport importants dans les fleuves qui les arrosent. Malheureusement presque tous les fleuves présentent deux défauts graves: ou bien ils ne sont pas navigables toute l'année par suite de la baisse des eaux en saison sèche; ou bien ils sont coupés par des rapides, qui sur une longueur parfois importante séparent les biefs navigables, par des obstacles qui entraînent des ruptures de charge très préjudicables. Le Mékong en Indo-Chine, le Sénégal, le Niger en Afrique Occidentale, le Congo en Afrique Equatoriale, seraient des moyens de transport remarquables sans ces défauts.

Tels qu'ils sont, ils rendent cependant des services inestimables, et permettent les échanges entre colonies voisines, quand ils ne peuvent pas conduire les marchandises jusqu'à la mer.

Voyons d'abord les fleuves de l'Afrique Occidentale. Le Sénégal, un des plus grands fleuves de l'Afrique, 1.700 kilomètres, prend sa source au Fouta-Djalou. Il

n'est navigable qu'à partir de Kayes. Les conditions varient avec les saisons. Pendant la période d'étiage, de février à mai, le fleuve n'est accessible qu'aux bateaux ne calant pas plus de 0 m. 40. Ces bateaux, chalands ou monoroues, effectuent le trajet de Saint-Louis à Kayes en dix-huit ou vingt jours. En mai, les eaux commencent à monter, et les petits vapeurs peuvent remonter le fleuve. Enfin en août et en septembre la crue atteint 8 à 11 mètres et les grands vapeurs peuvent se rendre à Kayes en quatre ou cinq jours.

Le Niger est le grand fleuve de l'Afrique Occidentale. Il prend sa source en Guinée à la frontière de la Sierra Léone. Il devient navigable à partir de Kouroussa, l'une des dernières stations du chemin de fer de la Guinée. La Société de Bamako et les transports fluviaux assurent le trafic jusqu'à Bamako. Malheureusement, ce service ne fonctionne que de la mi-juillet à la fin de janvier, époque où la hauteur des eaux permet le passage des bateaux. Le trajet est d'environ 370 kilomètres, il dure cinq jours à la montée et trois à la descente.

A partir de Koulikoro existe sur le Niger un service important jusqu'à Karaba, port de Tombouctou. La longueur du trajet est de 900 kilomètres, et lorsque les crues sont assez importantes, le service est même assuré jusqu'à Ansongo, à 500 kilomètres en aval de Tombouctou. Ce service permet le transport des passagers, des sacs postaux et des marchandises pendant toute l'année par

navires à vapeur ou embarcations de divers tonnage. D'une façon générale, la navigation à vapeur n'est cependant possible que de la mi-juillet à la fin mars. Pendant le reste du temps, les transports sont assurés par des chalands marchant à la voile ou à la perche.

A partir d'Ansongo, le Niger n'est navigable que pendant la saison des hautes eaux; des rapides, en effet, en obstruent le cours pendant la période des décrues. Néanmoins, quand le rail du Dahomey aura rejoint le Niger, l'emploi de ce bief sera très utile pour l'évacuation des produits des cercles de Dori et de Say. A partir de là, le Niger entre en Nigeria.

A la Côte d'Ivoire, les fleuves sont malheureusement coupés par de seuils rocheux dans presque tout leur cours. Cependant, ils sont praticables par les chaloupes à vapeur jusqu'à une moyenne de 50 kilomètres de leur embouchure.

Les lagunes qui s'étendent de Grand-Bassam à Port Lahou sont praticables aux bateaux de faible tonnage. Un service régulier est assuré par les Chargeurs Réunis. La navigation lagunaire va prendre un nouvel essor avec l'achèvement du canal de jonction de la lagune Ebrié à la lagune de Lahou. Tous les points importants de la côte pourront alors être régulièrement desservis par la navigation à vapeur.

Au Dahomey, la lagune de Cotonou, communiquant avec celle de Porto-Novo, a permis de relier le port de la

colonie, Porto-Novo, à la capitale Cotonou, et cette dernière avec Lagos, capitale de la Gold Coast. Les bateaux prennent des voyageurs et des marchandises.

L'Afrique Equatoriale, comme nous l'avons vu, ne peut écouler ses produits que par le chemin de fer belge de Kinchassa à Matadi, et il faudra encore quelques années pour que nous ayons notre voie d'évacuation Brazzaville-Pointe-Noire.

Aujourd'hui, toutes les marchandises de la colonie viennent s'entasser à Brazzaville en attendant que les Belges puissent les transporter. Le Congo, depuis le Pool jusqu'à l'Océan, n'est qu'une série de rapides qu'aucun navire ne saurait affronter. A partir de Brazzaville, la navigation commence. L'Afrique Equatoriale presque tout entière, en mettant à part les fleuves qui arrosent le Gabon et le Cameroun, n'a comme moyen de transports vers l'Océan que le Congo et ses affluents de droite. Cette portion du bassin du Congo et le bassin du Tchad couvrent toute la colonie, et de Brazzaville, capitale de l'Afrique Equatoriale, à Fort-Lamy, capitale de la colonie du Tchad, on peut communiquer par eau sur plus de 2.500 kilomètres, sauf sur une distance de 300 kilomètres entre Batanya et Bangui.

Remontons le cours du Congo. De son embouchure à Brazzaville, il y a une différence de niveau d'environ 300 mètres pour une longueur de plus de 400 kilomètres

parsemée de chûtes et de rapides. On rencontre alors le Stanley-Pool sur lequel se trouve Brazzaville. Le port de cette ville, où aboutissent tous les produits apportés par le Congo, l'Oubangui et leurs nombreux affluents, devra être considérablement amélioré pour répondre aux besoins, qui se manifesteront quand le chemin de fer fonctionnera. Il va falloir construire des quais, des terre-plein, des surfaces couvertes considérables, et empêcher l'ensablement, car le courant est violent.

A partir de Brazzaville, le Congo ne paraît pas avoir fixé son lit. Il a parfois treize kilomètres de largeur; il est semé d'îles, de rochers, de sable, et sa navigation est souvent difficile.

Aux hautes eaux, les vapeurs remontent de Brazzaville à Bangui. Ils doivent toutefois rompre charge deux fois en saison sèche.

Avant le confluent de l'Oubangui, le Congo reçoit la Sanga, affluent important, et navigable toute l'année jusqu'à Ouesso sur une longueur de plus de 500 kilomètres. Un seuil interrompt la navigation, mais les petits bateaux peuvent circuler par plusieurs biefs successifs jusqu'à Carnot.

Le Congo sert de frontière avec la colonie du Congo belge jusqu'à Liranga, où il reçoit l'Oubangui qui devient la nouvelle frontière.

L'Oubangui, depuis Liranga jusqu'à Zinga, près de Bangui, est navigable toute l'année. A Zinga, un seuil rocheux s'oppose à la navigation. Il pourrait toutefois

être aménagé pour permettre aux bateaux de remonter jusqu'à Bangui (1.200 kilomètres).

En amont de Bangui, on retrouve un nouveau bief navigable de 400 kilomètres.

En dehors de la Sanga qui est très importante, le Congo et l'Oubangui reçoivent sur leur rive droite, de Brazzaville à la frontière du Bahr-El-Ghazal, une quantité d'affluents plus ou moins navigables et sur lesquels circulent les bateaux indigènes.

De Brazzaville à Bangui, c'est la grande route fluviale, qui est le seul moyen de communication avec le nord de l'Afrique Equatoriale. Pour passer du bassin du Congo dans celui du Tchad, on prend la voie de terre en empruntant la route de Bangui à Fort Crampel par Fort Sibut, puis on trouve le Gribingui, affluent du Chari, qui va se jeter dans le Tchad après un parcours de 800 kilomètres.

Le Chari, à l'époque des hautes eaux, permet aux baleinières de descendre son cours à raison de 100 kilomètres par jour, mais le courant ne permet pas de franchir plus de 15 kilomètres par jour à la montée. En saison sèche, les vapeurs sont immobilisés, et les petits bateaux ne peuvent plus marcher que péniblement à la perche.

Le Logone, qui va se jeter dans le Chari à Fort-Lamy, permettra un jour, quand les communications seront établies au Cameroun avec Garoua, de faire communiquer Douala, grand port du Cameroun, avec Fort-Lamy,

capitale du Tchad, en économisant environ 1.800 kilomètres sur le chemin actuellement suivi.

La colonie du Gabon, dépourvue de routes et n'ayant que des pistes le plus souvent praticables aux seuls porteurs, possède un fleuve, l'Ogoué, qui sert à l'évacuation des bois.

L'embouchure de ce fleuve forme au Cap Lopez un port en eau profonde.

L'Ogoué permet aux vapeurs de naviguer sur 300 kilomètres environ. Il est bien navigable ensuite sur plusieurs centaines de kilomètres, mais ce sont des biefs successifs, séparés par des rapides et des chutes, que les pirogues indigènes parviennent à franchir péniblement pendant quelques mois de l'année seulement.

Le fleuve et ses deux principaux affluents, la N' Goumé et l'Ivindo peuvent être utilisés dès maintenant pour l'évacuation des bois et plus tard des produits variés de ces riches contrées, à condition de les draguer et de les baliser convenablement.

Le Cameroun possède plusieurs fleuves; le Nyong seul offre de l'intérêt au point de vue de la navigation, car il possède un bief utilisable de plus de 200 kilomètres. Le Vouri et la Sanaga ne sont navigables que vers leur embouchure.

A Madagascar, les fleuves de la Côte ouest donnent lieu à une navigation peu importante, si ce n'est la Betsiboka, qui permet l'écoulement des marchandises de Mévatanana à Majunga.

Mévatanana est le point terminus de la route Tananarive-Mévatanana, et Majunga est l'un des ports les plus importantes de la côte ouest.

Mais la voie d'eau la plus importante est le canal des Pangalanes, qui s'étend le long de la côte est sur une longueur d'environ 600 kilomètres dans le voisinage de la mer. Malheureusement, il n'est pas continu, et des seuils le partagent en plusieurs biefs. On travaille à la suppression de ces seuils, et on arrivera à créer une voie d'eau, qui permettra à la navigation à vapeur de petit tonnage de transporter les riches produits de cette région vers les ports extrêmes de Tamatave et de Manakara.

L'Indo-Chine est celle de nos colonies où la navigation fluviale a atteint le plus grand développement. Les fleuves, les rivières, les canaux abondent. Les trois provinces de l'Union indo-chinoise de l'est et du sud-ouest: le Laos, le Cambodge et la Cochinchine, sont traversées par le Mékong. Au nord, le Tonkin est arrosé par le Fleuve Rouge, et l'Annam, qui s'étend tout entier en bordure de la mer de Chine et du golfe du Tonkin, possède quantité de rivières et de canaux.

En Cochincine, la batellerie fluviale, jonques et sampans, qui transportent les marchandises jusqu'aux navires dans le port de Saïgon, représente plus de 1 million de tonnes. Cette flotte navigue sur les bras du Mékong et sur le réseau des canaux, qui, tout en assurant au mieux la culture du riz, servent en même temps de voies d'accès. Son développement est appelé à prendre encore une importance nouvelle, quand sera opérée la jonction du port fluvial de Cholon au port maritime de Saïgon.

Le Mékong mesure environ 4.500 kilomètres depuis sa source dans le Thibet jusqu'à la mer de Chine. Il constitue dans sa partie inférieure l'élément principal du riche réseau de voies navigables du Cambodge et de la Cochinchine.

Par son cours moyen, c'est l'unique débouché naturel du Laos, isolé des autres pays de l'Union par la chaîne annamitique.

Il se jette dans la mer par neuf bras, et le Mékong proprement dit est le seul praticable aux navires de mer, qui remontent jusqu'à la capitale du Cambodge.

Au Cambodge même, la navigation à vapeur se fait sur 1.200 kilomètres aux hautes eaux et sur environ 600 aux basses eaux.

En Cochinchine, le réseau des voies navigables, rivières et canaux, dépasse 2.000 kilomètres.

Le moyen et le haut Mékong ne sont navigables, ni toute l'année, ni sur tout leur cours. Le commerce flu-

vial est considérablement gêné par les hauts fonds non navigables aux basses eaux, et voyageurs et marchandises sont obligés de subir de nombreux transbordements. La durée du trajet de Saïgon à Louang Prabang varie de trente-deux jours dans les conditions les plus favorables à quarante-quatre dans les plus mauvaises. L'un des plus importants obstacles est le haut fond, qui au nord de Krattié, interrompt la navigation pendant environ 10 kilomètres. Ensuite, de Khone à Vintiane, le service peut être assuré pendant dix mois par des bateaux d'assez grandes dimensions.

Il est reconnu impossible d'aménager entre Khone et Krattié un chenal navigable. Aussi, pour permettre l'évacuation des produits du Laos, on a envisagé la construction de routes ou de voies ferrées de Saïgon à Krattié. Le parcours serait de 253 kilomètres, alors qu'il est de 625 par le Mékong. La route Saïgon-Krattié est en cours de construction.

Le Tonkin possède un important réseau de voies navigables, constitué par le Fleuve Rouge, ses deux affluents : la Rivière Claire et la Rivière Noire, et les nombreux canaux qui sillonnent le Delta.

Des chaloupes et jonques nombreuses assurent le trafic entre Haïphong, Hanoï et Nam-Dinh.

Pour le Fleuve Rouge et ses affluents, il y a lieu de distinguer la saison des hautes eaux de la saison sèche. Pendant la première, du 15 juillet au 15 octobre, la navi-

gation à vapeur est possible sur environ 700 kilomètres, soit tous le parcours en pays tonkinois de Viétri à Cho-Bo sur la Rivière Noire et de Viétri à Tuyen-Quan sur la Rivière Claire. Pendant la période des basses eaux, la navigation à vapeur n'est possible que sur 450 kilomètres. Néanmoins, toutes les riches provinces du Delta, voisines du Fleuve Rouge, peuvent facilement écouler par eau leurs produits sur Haïphong.

L Annam possède un réseau de voies navigables qui peut être évalué à 600 kilomètres pour les canaux et à 2.400 pour les cours d'eau naturels. Les sampans circulent sur toute la longueur du réseau en toute saison, et la navigation des chaloupes se fait sur une longueur de 1.000 kilomètres pendant les cinq mois de la période des hautes eaux (entre septembre et février). Pendant le reste de l'année, la navigation à vapeur est limitée à une longueur de 300 kilomètres environ.

La Guyane n'a guère comme moyens de communication que les quelques routes qui entourent Cayenne. On pourrait cependant mieux utiliser les voies d'eau qui, bien que barrées par des sauts, restent navigables jusqu'aux abords de la forêt. Elles permettraient l'exploitation de la région sur plus de 40 kilomètres de profondeur, ainsi que le transport des produits forestiers.

2° Communications avec la métropole

Pour amener en France les produits coloniaux, il faut : des ports coloniaux bien outillés, des transports maritimes suffisants et des ports métropolitains puissamment organisés.

Passons en revue :

- 1° Les ports coloniaux.
- 2° Les transports maritimes.
- 3° Les ports métropolitains.

CHAPITRE PREMIER

Les ports coloniaux

Presque toutes nos colonies disposent aujourd'hui de voies ferrées qui, partant de la mer, s'avancent plus ou moins loin vers l'intérieur. On s'efforce d'améliorer ces voies et de les prolonger le plus possible, mais on peut dire que les ports auxquels elles aboutissent sont à peu près tous défectueux.

D'après M. Carde, gouverneur général de l'Afrique Occidentale :

« Il ne servirait de rien de pousser fébrilement la construction d'un réseau ferroviaire et de développer les possibilités du trafic tant que la capacité d'évacuation de l'outillage de la côte ne sera pas en harmonie avec celle du rail. Ce sont là deux catégories de travaux qui doivent aller de pair et se développer parallèlement. »

En général, nos ports coloniaux ne possèdent pas de quais. Le navire reste en rade. Des baleinières, partant d'un appontement ou d'un estuaire, lui apportent les produits de la côte, et il les hisse à bord par ses propres moyens, treuils, mâts de charge, bennes ou crochets. Souvent, les opérations ne sont pas aussi simples. Quand il y a la barre, le port se complète par un wharf muni de

grues. Les marchandises sont amenées par wagonnets à son extrémité, descendues dans les baleinières et conduites au navire qui les reprend. Toujours les opérations sont commandées par l'état de la mer qui décide de leur longueur.

A mesure que nos colonies se développent, leur commerce avec la France et avec le monde entier s'accroît parallèlement, et les difficultés d'évacuation sont de plus en plus grande.

Nous avons certainement quelques bons ports : Saïgon, Haïphong, Alger, Oran, Casablanca, Dakar, mais ces six ports qui sont outillés d'une façon moderne et qui donnent lieu à un trafic considérable, que sont-ils pour les 15.000 kilomètres de côte, de notre empire colonial ?

Le coût du frêt n'est pas absolument fonction de l'abondance du tonnage comme on pourrait le croire; il dépend pour une très large part des surestaries occasionnées par la prolongation du séjour des navires en face des côtes.

Passons en revue les ports de nos différentes colonies.

Il y a trois ports principaux en Algérie : Alger, Oran et Bône.

Le port d'Alger a été suffisant jusqu'à la fin du siècle dernier. En 25 ans, de 1880 à 1905, son trafic est passé de 111.702 tonnes à 1.147.383; il a donc plus que décuplé.

Différentes améliorations lui ont été apportées pendant cette période, et au moment où ces travaux se terminaient, le commerce du port prenait à nouveau une extension prodigieuse. Dès lors, un nouvel agrandissement devenait nécessaire et on a entrepris la construction de deux bassins, l'un de 80 hectares et l'autre de 60 à la suite du précédent; cinq môles et trois cales de radoub dont une de 300 mètres et un avant port dans lequel débouche l'ancien port.

Avant la guerre l'outillage du port était insuffisant. La manutention du charbon et des marchandises se faisait à dos de Marocains et de Kabyles. Aujourd'hui les engins mécaniques se substituent à la main-d'œuvre et l'on voit apparaître de puissantes grues mobiles. L'outillage s'adapte de plus en plus aux besoins actuels.

Alger est appelé à se placer parmi les tous premiers de nos établissements maritimes.

L'importance économique du port d'Oran croît d'une façon considérable. Oran est le port des moutons, des primeurs, etc...

En 1880 il est entré et sorti	327.260	tonnes de marchandises
En 1901	—	756.512 —
En 1910	—	1.349.676 —
En 1919	—	1.115.026 —
En 1923	—	1.628.484 —

Après la guerre, il y a eu un ralentissement, mais, depuis, le mouvement ascendant a repris son allure

antérieure. Lors de la première phase de son développement, en 1906, il avait fallu entreprendre des travaux qui durèrent jusqu'en 1914. Un nouvel agrandissement eut lieu de 1923 à 1926; il donna au commerce une superficie de 5 hectares gagnée sur la mer. Ces travaux n'étaient pas terminés qu'un nouveau programme devint nécessaire; l'ancien avant-port va être transformé en un bassin, et on va construire un nouvel avant-port. L'importance du port d'Oran sera triplée.

Bône est le troisième port de l'Algérie. C'est par lui que s'écoulent les minerais de fer et les phosphates. Il se développe rapidement afin d'être à même d'exporter des matières lourdes.

Il faut encore citer les petits ports qui concourent activement au commerce de la colonie: Nemours, Mers-el-Kébir, Mostaganem, Cherchell, Dellys, Bougie, Philippeville, etc...

La Tunisie possède trois ports principaux : Bizerte, La Goulette-Tunis, Sfax.

Le port de Bizerte est surtout un port de guerre et un arsenal.

Il est à regretter qu'il ne soit pas mieux relié avec l'intérieur du pays. Son entrée est facile, sa sécurité est complète, et il possède de vastes quais. L'intérêt qu'il présente au point de vue général, par suite de sa position sur une des grandes routes maritimes de la Médi-

terrannée serait doublé s'il était mieux relié à l'intérieur du pays. Il devrait être réuni à Tunis par une bonne voie ferrée. Elle décongestionnerait son port tout en lui apportant les produits d'Europe que les navires passant devant Bizerte vont porter ailleurs faute de moyens suffisants de communication.

Au début du protectorat, les navires ne pouvaient pas remonter jusqu'à Tunis et exécutaient leurs opérations en rade de la Goulette au large d'une crique pauvrement outillée. Un chenal a été creusé qui aboutit dans le voisinage de Tunis à un bassin ayant 12 hectares de surface et auquel les voies ferrées accèdent par trois appontements. Depuis lors les navires n'ont cessé de venir jusqu'à Tunis. Puis le bassin a été considérablement agrandi et les trois appontements ont été remplacés par des quais.

L'outillage comporte des grues roulantes à vapeur et à bras.

Il y aurait encore beaucoup à faire à ce sujet par suite de l'importance des manutentions de minerais. Les chargements et les déchargements des phosphates s'effectuent en effet par les moyens du bord et à dos d'homme. d'homme.

Sfax est relié à la mer par un chenal de 3 kilomètres qui devrait être élargi et approfondi. La navigation en mer est fort difficile pour atteindre les abords du chenal.

Des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité dans ces parages.

Les ports de Zarzis, de Sousse et de Gabès sont d'importance secondaire et laissent à désirer.

Au Maroc, Casablanca est appelé à devenir un grand port moderne.

Il est formé par deux digues de 2.100 mètres et de 1.650 mètres avec une passe de 250 mètres. Prochainement, il aura 2.400 mètres de quai et disposera de hangars couverts d'une superficie de 23.000 mètres carrés. Il possède un outillage perfectionné pour le chargement des phosphates.

Casablanca prend chaque année plus d'importance.

Il est entré 1496 navires en 1913 et 2904 en 1923. En 1924, les importations se sont élevées à 250.000 tonnes et les exportations à 600.000. Le tonnage des marchandises manipulées à Casablanca, comparé au trafic maritime total du Maroc, montre que la part de ce port est de 70 %, et dépasse donc de beaucoup celle de tous les autres ports réunis.

Les autres ports, en effet, Kénitra, Rabat, Fedalha, Mazagan, Safi, Mogador et Agadir, ne sont pas appelés à un pareil avenir. Echelonnés sur la côte de l'Atlantique, leur rôle commercial se limite à assurer l'exporta-

tion des produits naturels de leur hinterland immédiat et l'importation des produits nécessaires à leur région.

Dakar est le grand port de l'Afrique Occidentale. On peut même dire que c'est le seul établissement de notre grande colonie qui mérite ce nom. Dakar constitue le prolongement de la métropole vers l'Afrique du Sud. C'est un nœud de communication de la plus grande importance; c'est le seul mouillage en eau profonde suffisamment sûr entre Tanger et Le Cap. Il est un point d'escale de premier ordre pour les lignes Europe-Amérique du Sud et Europe-Afrique du Sud. Il dessert l'immense hinterland comprenant le Sénégal, la Mauritanie et le Soudan. Il est judicieusement choisi.

En 1925, son trafic à l'exportation a atteint 860.000 tonnes enlevées par 4.000 navires jaugeant 6.086.414 tonneaux. Il a une cale de radoub de 200 mètres, 2.200 mètres de quais où 20 bateaux peuvent prendre place. Il est garanti contre la houle du large par une jetée de 2 kilomètres; il possède 12.800 mètres carrés de hangars ainsi que tout l'outillage nécessaire à l'exploitation : trois grues, un ponton-bigue de 50 tonnes, un appareil à sulfuration des cales et à désinfection. La distribution d'eau aux navires est largement assurée. Il a l'éclairage électrique, etc.

De nouveaux aménagements sont prévus: nouveaux môles, dragages de -7 à -9, terres-pleins nouveaux

pour arachides et charbon, nouvelle gare des marchandises, nouvelle gare maritime. L'exécution de tous ces travaux fera du port de Dakar un de nos grands ports nationaux. On pourra y embarquer 1.000 tonnes par jour, et peut-être un jour faudra-t-il arriver à réaliser le projet grandiose de M. Roume: englober Gorée dans le port.

Les autres ports ou points des côtes du Sénégal où les navires viennent péniblement charger les produits sont secondaires.

Presque tous réclament des travaux importants, mais le gouvernement général a dû choisir parce que ses moyens financiers et aussi ses moyens matériels sont limités.

Saint-Louis est un port de rivière à 18 kilomètres de l'embouchure du fleuve Sénégal. C'était autrefois le port du Sénégal, mais son accès est contrarié par la barre. Il est appelé à disparaître en face de Dakar. Actuellement, il manipule à peine 10.000 tonnes par an. Il doit être momentanément sacrifié. Peut-être un jour, quand les irrigations seront aménagées dans la vallée du Sénégal, que la production sera accrue dans cette partie de la colonie, Saint-Louis reprendra-t-il la situation qu'il a perdue.

Auprès de Dakar se trouve le port de Rufisque qui a pris une grande importance; on l'a appelé le port des arachides. En réalité, Rufisque n'est pas un port, ce n'est qu'une rade foraine. Les navires n'abordent pas et les

chargements et le déchargement des marchandises se font au large, quand le vent le permet, à l'aide d'allèges. L'accostage des allèges se fait le long d'appontements enracinés à terre. D'immenses dépôts d'arachides sont amoncelés sur des terres-pleins cimentés et sillonnés par un grand nombre de voies ferrées qui amènent les grains aux appontements. Plus de 400 navires fréquentent annuellement le port de Rufisque; néanmoins, d'après M. Carde, il est appelé à disparaître pour des raisons économiques et géographiques. Il faudra quelque dix ans pour cela; on le soutiendra par des subventions, mais cela est fatal.

Kaolak, sur le Saloun, prend tous les jours une importance nouvelle. Ce port est réuni au Thiès-Kayes par le petit embranchement de Guinguinéo-Kaolak, ce qui permet aux arachides d'être embarquées beaucoup plus vite et d'économiser près de 200 kilomètres de voie ferrée. Il a évacué en 1926 140.000 tonnes d'arachides, aussi devient-il nécessaire de l'outiller, de rendre son accès plus facile, de modifier et d'approfondir la passe de Sangomar, ce dont il est question depuis vingt ans.

Foundiougne, au confluent du Siné et du Saloom, Ziguinchor sur la Casamance, l'un et l'autre à 50 kilomètres environ de l'océan, sont de petits ports de rivière qui sont fréquentés par des caboteurs qui viennent y chercher des graines.

La situation des ports des autres colonies de l'Afrique Occidentale est plutôt précaire.

M. Carde, gouverneur général de l'Afrique Occidentale, disait à la fin de 1925, dans son discours de la session du Conseil du Gouvernement :

« De nos trois colonies côtières du sud, Guinée, Côte d'Ivoire et Dahomey, la première est la seule dotée d'un port naturel qui doit être amélioré. Les deux autres n'en possèdent pas. La vie économique de ces deux possessions est donc intimement liée à l'existence et au fonctionnement du wharf qui a été établi dans chacune d'elles. Qu'un phénomène marin violent, comme il s'en produit sur la côte du golfe de Guinée, survienne, détruisant ou en dommageant ces ouvrages, ces colonies se trouveront privées de leur unique débouché. »

Conakry est le seul port fréquenté de la Guinée, bien que Victoria, à l'embouchure du Nunez, reçoive quelquefois la visite de vapeurs de 1.500 à 2.000 tonnes. Le port n'est pas contrarié par la barre. Son accès a lieu par un chenal balisé entre les îles de Loos et Conakry. Les opérations se font en rade ou à quai, le long d'un wharf en bois de 240 mètres de long, desservi par une voie Decauville équipée de plusieurs grues et de prises d'eau douce, pour le ravitaillement en eau des navires. Cependant, c'est un port médiocre. Il faudra l'améliorer, car la Guinée renferme des richesses encore inexploitées: bananes, ananas, gisements de fer chrômé, etc.

Des petits ports existent bien à l'embouchure des fleuves côtiers de la colonie, mais ils se contentent d'envoyer les produits de leur région à Conakry.

Malgré la longueur des côtes (550 kilomètres) de la Côte d'Ivoire, il n'y a pas de port naturel, et la barre rend partout la navigation difficile et souvent dangereuse. A Grand-Bassam, les navires restent en rade, et on en compte parfois sept ou huit. On arrive péniblement à embarquer ou à débarquer 15 à 20 tonnes par jour, et cela grâce à un appontement métallique muni de grues à vapeur. De l'extrémité de cet appontement les chalands transportent les marchandises aux vapeurs en rade sans avoir à passer la barre. Le wharf sert de pont pour franchir ce dangereux obstacle.

Avec juste raison, il y a quelques années, la Chambre de commerce avait trouvé que ces moyens d'embarquement étaient bien précaires, et la construction d'un port en eau profonde avait été décidée. Les projets étaient établis. C'était hasardeux. Déjà nous avions échoué à Port-Boué. Les Anglais ont obtenu un résultat franchement mauvais à Accra et à Segondy et un demi succès à Lagos. Lagos est constamment ensablé et nécessite des frais énormes de dragage. C'est un luxe que peut se payer la Nigeria avec ses 15 millions d'habitants; elle y a dépensé plus de 100 millions. La Côte d'Ivoire ne saurait en faire autant. A l'unanimité, la Chambre de commerce a reconnu qu'elle n'a pas jusqu'ici une richesse

et un tonnage suffisants pour la création d'un port en eau profonde. Pour parer à l'intensité du trafic, il a été néanmoins nécessaire de construire un nouveau wharf. A peine était-il achevé que l'ancien a été démoli par la barre et son avant a été enlevé avec tout le matériel de manutention. Tout le trafic de la colonie est donc à la merci d'un coup de mer, et il est impossible que la Côte d'Ivoire n'ait pas dans un avenir prochain un port qui réponde à la longueur de ses côtes, et qui permettrait l'embarquement du tonnage énorme de produits que son chemin de fer amènera de la boucle du Niger.

Voici le projet de M. Carde (discours au Conseil de Gouvernement, Dép. Col. du 11 Janvier 1927): « La tête de ligne actuelle du chemin de fer, Abidjan, est sur la rive nord de la lagune à 8 kilomètres à vol d'oiseau de la plage maritime. Pour accéder à Abidjan, il faut d'abord débarquer au wharf de Grand-Bassam qui rejoint Abidjan soit par voie lagunaire, soit par voie routière comportant une traversée de lagune en bac. Les ruptures de charge consécutives, admissibles lorsque le chemin de fer avait un faible trafic, devraient être impérieusement supprimées. Au surplus, le wharf de Grand-Bassam est à sa limite. La solution la plus satisfaisante serait la réalisation d'une coupure dans le cordon littoral en face d'Abidjan, qui permettrait aux navires d'entrer en lagune et de venir mouiller devant Abidjan où les fonds sont suffisants. Mais ce travail n'est pas encore techniquement et financièrement au point. Il a donc fallu se

résoudre à n'admettre qu'une solution provisoire: construire sur le cordon littoral en face d'Abidjan vers Port-Boué un wharf maritime très puissamment outillé et le relier par voie ferrée continue à la tête de ligne en construisant sur les deux bras de lagune des ouvrages appropriés. Le travail est en cours d'exécution et sera terminé pour le wharf dans un délai de vingt mois. »

Il y a bien d'autres escales à la Côte d'Ivoire: Tabou, Sassandra, Grand-Lahou et Assinie auxquelles aboutissent d'importantes vallées, mais elles n'ont aucun outillage et le passage de la barre se fait en baleinière. Aussi les navires s'y arrêtent rarement.

Le principal port du Dahomey, celui qu'utilisent exclusivement les grandes compagnies de navigation, est Cotonou. C'est encore une rade foraine; les abords sont défendus par la barre qui est franchie à l'aide d'un wharf. Ce wharf de Cotonou a sa tête ensablée et il faut le prolonger de 100 mètres. Ce travail est en cours de réalisation, mais il faut déjà prévoir, en raison du développement économique du Dahomey, la construction d'un deuxième appontement. Plus tard, quand les produits du Niger descendront vers Cotonou, il faudra que le Dahomey ait un port comme la Côte d'Ivoire.

Lomé, port du Togo, est une escale obligatoire pour les courriers de la Compagnie des Chargeurs Réunis. Comme grand-Bassam, Lomé n'est pas un port. Il est

desservi par un wharf de 300 mètres équipé de trois grues et supportant deux voies ferrées. Voyageurs et marchandises sont pris dans une baleinière et déposés sur le wharf, après être descendus du navire dans la baleinière par les moyens du bord.

Les trois ports qui sont appelés à desservir l'Afrique Equatoriale sont: Douala port du Cameroun, Port-Gentil port du Gabon, Pointe-Noire port du Congo.

Douaha sera sans doute un jour le chemin d'exportation des produits du Tchad, aussi nous intéresse-t-il doublement. Il est très bien situé; c'est en quelque sorte un port naturel. Il n'est accessible qu'au moment de la haute mer aux navires de plus de 6 mètres de tirant d'eau. Il a un appontement en eau profonde, mais la longueur du front accostable n'a que 50 mètres; aussi le chargement des marchandises a lieu au moyen de chalands accostant par les deux bords du navire mouillé en rade. Aujourd'hui, ce port doit être achevé. 4 millions sont prévus pour le dragage de la passe d'entrée et la construction d'un prolongement de 40 mètres du front d'accostage en eau profonde, ainsi que la construction de magasins et de voies ferrées. Quand on aura remanié et amélioré les moyens de chargement, ce port pourra suffire à tous les besoins du pays qui a devant lui un grand avenir.

Les premiers occupants firent de Libreville la capitale

du Gabon, mais ce port, tout en étant important au point de vue de l'évacuation des bois, n'a pas la même valeur que Port-Gentil. En effet, ce dernier est situé à l'embouchure de l'Ogoué, et c'est par lui que seront évacués les produits de son immense hinterland: bois, huiles, graines oléagineuses, etc... Port-Gentil est appelé à devenir un grand port. Il est situé à 600 kilomètres de Douala et à 800 kilomètres du Congo. Il est accessible en tout temps aux navires de tout tonnage; il doit recevoir tous les aménagements que comporte sa situation.

Le troisième port important de l'Afrique Equatoriale est Pointe-Noire. Nous avons vu la nécessité du chemin de fer Brazzaville-Océan pour éviter d'être tributaires du chemin de fer belge Kinchassa-Matadi, et en même temps de voir nos produits arrêtés par l'embouteillage de cette voie souvent insuffisante pour le seul trafic du Congo Belge. Pointe-Noire a été choisi pour être le port où aboutira notre chemin de fer. Cet emplacement a été très discuté. Il se trouve presque à l'extrémité sud de la Côte française du Congo, et c'est une des rares échancrures que présente cette côte presque rectiligne. Un cap amortit la houle du large et crée au fond de la baie une zone propice au débarquement. Le port comportera un système de feux, un appontement présentant le maximum de commodité pour le débarquement, un wharf pouvant manutentionner 150.000 tonnes par an, la construction d'une jetée-abri contre la houle du sud-ouest. Le plan de la ville est maintenant tracé en tenant compte de toutes

les mesures de salubrité qu'on peut prévoir. Le chemin de fer permettra un trafic de 500.000 tonnes et même les optimistes en prévoient 1.500.000.

Madagascar est une de nos colonies à laquelle est réservé le plus bel avenir, mais les moyens d'évacuation manquent; ses ports sont insuffisants. La plus grande partie de ses produits est embarquée à Tamatave. Ce n'est pas un port. Les magasins font défaut, les marchandises sont entreposées d'une façon précaire. Les navires sur toute cette côte inhospitalière, sans abri, battue par la houle de l'Océan Indien, sont obligés de rester sous pression, et ils attendent souvent de longues journées sans pouvoir recevoir leur chargement, malgré un service organisé de petits bateaux. Des difficultés détournent la navigation des côtes de Madagascar, et le prix du frêt est excessif. Le cyclone, qui vient de ravager Tamatave et ses environs, détruisant les magasins, les entrepôts, l'outillage et aussi les navires qui n'ont pas pu gagner le large, a encore une fois montré l'insécurité de ce port. On a été jusqu'à envisager son déplacement.

On trouve plus au Nord à Tintingue une rade abritée où on ne se souvient pas qu'un cyclone ait sévi. Il est certain que des travaux importants ont été exécutés pour utiliser Tamatave, entre autres le chemin de fer de Tananarive-Tamatave. Un port établi à Tintingue, à 150 kilomètres d'Andreba par voie ferrée, serait une grosse

dépense, mais cette voie traverserait une contrée des plus fertiles, sans parler de la région d'Alaotra, où la production prend un essor formidable, et contribuerait largement à la mise en valeur de la colonie.

Les autres ports présentent les mêmes défauts que Tamatave, sauf Diego-Suarez, dont la situation géographique ne fait malheureusement pas un port d'évacuation des productions de l'île.

Majunga et Tuléar, les deux ports de l'ouest, pourraient prendre une sérieuse importance en face des régions prospères de l'Est Africain s'ils ne manquaient pas de tout; ils n'ont ni aménagement ni outillage. Ils vont bientôt communiquer par de très bonnes routes avec l'intérieur du pays et la production de leurs hinterland augmentera grâce aux grands travaux hydrauliques projetés.

Un nouveau port va être créé à Manakara pour évacuer les produits du Betsiléo. Ce port, relié par chemin de fer à Fianarantsoa sera appelé à avoir une aussi grande importance que Tamatave, car il sera beaucoup plus sûr.

Si Tamatave, Majunga, Tuléar et Manakara étaient bien outillés, ils pourraient évacuer tous les produits de l'île.

Aussi M. Olivier, gouverneur général, se préoccupe vivement de la situation de ces quatre points. Sur l'emprunt projeté il compte prélever 158 millions pour leur amélioration.

Tamatave	100 millions
Majunga	27 —
Manakara	21 —
Tuléar	10 . —

Les prestations allemandes joueront en cette circonstance un rôle important.

A la Réunion le port de la Pointe des Galets a été créé pour parer à l'absence de toute bonne rade naturelle. Il est assez vaste, suffisamment outillé et constitue un abri où peuvent accéder les grands navires. Mais sa situation rend son utilisation dangereuse pendant la période des raz-de-marée.

Djibouti est un port d'escale pour la plupart des bateaux se rendant en Chine, en Australie, à Madagascar et sur la côte orientale d'Afrique. C'est le point terminus d'une voie ferrée qui pénètre au cœur de l'Abyssinie. Il est utile au plus haut de gré tant au point de vue politique que commercial.

Les portes de l'Inde, Pondichéry, Karikal et Mahi, ne sont que des rades foraines. Ils sont mal outillés et d'un accès difficile. Il conviendrait surtout d'améliorer leur outillage.

L'Indo-Chine possède deux grands ports : Saïgon et Haïphong.

Saïgon est dans une situation géographique particulièrement favorable au point de jonction de la navigation maritime et de la navigation fluviale. C'est la porte de sortie naturelle de l'énorme vallée du Mékong. C'est la métropole de l'exportation du riz. Saïgon expédie certaines années jusqu'à 1. million 1/2 de tonnes de riz. Bien qu'il soit situé à 80 kilomètres de la mer et malgré un grand nombre de sinuosités, les navires de 180 mètres de longueur peuvent facilement remonter jusqu'à lui.

C'est le quatrième port français après Marseille, Le Havre et Bordeaux. Il s'étend sur une longueur de 6 kilomètres et il peut recevoir 45 navires. Chaque année voit des améliorations nouvelles: terres pleins, magasins, voies ferrées. C'est un établissement autonome; il a un budget spécial alimenté par des taxes et des péages.

Haïphong ne peut pas devenir comme Hanoï un point de relâche, mais les mines de Honghaï et les richesses du sol et du sous-sol du Tonkin lui donnent une grande importance. Il est en même temps l'exécutoire du Yunnan et du Kouang-Si. C'est le port des minerais et du riz du Tonkin. Situé à 25 kilomètres de la mer, il a été longtemps gêné par les apports du Fleuve Rouge. Il peut maintenant recevoir les plus gros paquebots des Messageries Maritimes.

Les autres ports sont secondaires:

Les ports houillers de Hongaï, Port-Courbet et Port-Wallut prennent tous les jours une importance plus

grande. Ils expédient plus d'un million de tonnes de charbon.

Vinh-Benthuy, port de cabotage, deviendra un port important quand la ligne de chemin de fer Vinh-Thakhek destinée à développer le Laos sera construite.

Tourane, au sud de Hué, possède une magnifique rade, mais l'accès du port est difficile et son avenir semble limité.

Quinhon est appelé à devenir le port du pays Moïs, région d'une fertilité remarquable.

Enfin, la baie de Camranh possède le petit port de Bangoï. Cette baie offre un abri très sûr pour les plus grandes flottes, et il est question d'y créer un port qui serait fréquenté par les paquebots faisant les lignes de Chine. Il deviendrait alors un centre de commerce international, car il n'y a aujourd'hui que les paquebots français qui remontent en rivière jusqu'à Saïgon.

Cholon, voisin de Saïgon, est le plus important des ports fluviaux de la Cochinchine, et Pnom-Penh celui des ports fluviaux du Delta du Mékong. Actuellement, Cholon est dans une situation difficile, l'arroyo chinois, seul exutoire d'un commerce toujours grandissant, étant continuellement embouteillé.

On envisage la solution qui consisterait à créer à Cantho un port fluvial et maritime, le bras du Mékong qui passe dans cette localité étant accessible aux navires de haute mer de fort tonnage.

Les produits de l'industrie minière, de l'agriculture et de l'élevage de la Nouvelle-Calédonie, viennent se concentrer à Nouméa. C'est aussi l'entrepôt des Nouvelles-Hébrides. Nouméa est le port du Pacifique austral. Il est congestionné, et on se demande avec inquiétude comment il pourvoiera aux besoins croissants de nos concessions, car non seulement l'outillage rudimentaire est très insuffisant, mais l'espace aussi fait défaut tant pour la rapidité nécessaire des opérations des navires que pour la manipulation des marchandises à terre. En outre, une partie du quai menace ruine. La situation semble cependant devoir s'améliorer. Le port est maintenant port autonome et il est dans les intentions du gouverneur de le pourvoir d'un outillage moderne et de décongestionner les quais.

En 1914, le Parlement avait voté un projet de loi relatif à l'amélioration du port de Papeete. Rien n'a été fait; l'excuse c'est la guerre. Pourtant les navires anglais le fréquentent et les Américains le regardent d'un œil d'envie. Une canonnière française a été coulée dans le port par les Allemands et elle y est encore. La rade de Papeete est en eau profonde et calme. Nous ne pouvons pas l'abandonner. Papeete est sur la route de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie avec l'Amérique; c'est un point de passage presque obligé.

Les deux principaux ports des Antilles sont Pointe-à-Pitre et Fort de France.

La Pointe-à-Pitre, port de la Guadeloupe, est située au fond d'un cul-de-sac et très bien abritée. Son entrée est parfaitement balisée. On étudie son approfondissement qui aura pour résultat de favoriser les mouvements des navires et de permettre leur acostage à quai.

Fort de France, porte de la Martinique, possède une rade très sûre. Il va être amélioré par l'adjonction de 700 mètres de quais en eau profonde. Le bassin de Radoub sera allongé et des ateliers seront construits.

A la Guyane, le port de Cayenne est très défectueux. A basse mer la profondeur de la barre est insuffisante et cette difficulté d'accès est une des causes de la diminution actuelle de son trafic.

Une série de travaux ayant pour but d'éviter l'envasement de la rivière ont été entrepris. Lorsqu'ils seront achevés, l'accès du port sera grandement facilitée.

Saint-Pierre et Miquelon est la colonie pour laquelle le commerce s'est proportionnellement le plus développé depuis la guerre. Son commerce général était avant la guerre d'environ 10 millions de francs. Il atteignait en 1920, 97 millions et en 1924, 360 millions. Cette grande prospérité financière conduit nécessairement au développement de son outillage. Déjà en 1920, des améliorations devaient être apportées. Les travaux vont enfin être entrepris avec les ressources budgétaires de la Colonie. Le port va être creusé, dragué, les quais vont être refaits,

et la cale de déchargement va être rendue accessible aux navires de charge. Ainsi Saint-Pierre pourra enfin profiter de sa situation exceptionnelle au centre des bancs de pêche.

CHAPITRE II

Les transports maritimes

Pour amener en France les produits coloniaux, l'organisation des transports maritimes est capitale, car ils constituent le seul trait d'union entre la métropole et ses colonies.

Un certain nombre de charges rendent difficiles l'exploitation de leurs navires par nos compagnies de navigation.

D'abord, il y a déséquilibre entre le voyage d'aller et le voyage de retour. Souvent nos navires partent de France à moitié vides, parce que nos colonies ne sont pas grandes importatrices de produits métropolitains. Ne couvrant pas leurs frais, nos compagnies sont obligées d'augmenter les prix du voyage de retour afin de compenser les pertes de l'aller.

Les compagnies étrangères concurrentes, elles, prennent comme simple appoint du frêt de ou pour nos colonies, ayant par ailleurs de quoi constituer un chargement dans les deux sens.

Une autre charge qui grève notre armement est la loi

de huit heures, malgré les dérogations qui lui ont été apportées pour son application sur les navires. Il a fallu augmenter le personnel et payer des heures supplémentaires. En outre, les frais se sont élevés du fait de l'augmentation du coût des réparations, qui sont faites par des entreprises assujetties à la loi de huit heures.

L'achat du combustible, houille et mazout, est encore une charge qui grève nos compagnies plus que beaucoup de compagnies étrangères concurrentes.

Enfin, le prix du frêt augmente avec les difficultés que les navires éprouvent à charger les marchandises dans beaucoup de nos ports coloniaux, par suite de l'insuffisance de l'outillage de ces derniers. Les retards apportés au chargement résultant de cette insuffisance entraînent, en effet, une immobilisation en rade exagérée, d'où dépenses de toutes sortes: paiement d'un personnel inutilisé, consommation de charbon parce que les navires doivent souvent rester sous pression à cause de l'état de la mer, augmentation de tous les frais, sans parler du manque à gagner.

Un exemple frappant est le suivant. Des navires anglais chargent à Durban les pois du Cap pour Londres et des navires français chargent à Tuléar des pois du Cap également pour Londres. De Tuléar la distance est plus faible et malgré cela le prix du frêt est beaucoup plus élevé. Cela provient de ce que le port de Tuléar manque totalement de moyens de chargement, et

que les navires y séjournent infiniment plus longtemps qu'à Durban.

Il faut reconnaître que de grands progrès ont été réalisés. De gros efforts sont faits pour aménager nos ports coloniaux. De leur côté, nos compagnies se pénètrent de plus en plus de l'esprit commercial, et tendent à abandonner les anciennes routines. Ainsi, par exemple, plusieurs d'entre elles ont reporté leur tête de ligne dans les ports du nord où elles trouvent le complément du frêt d'aller que la métropole ne leur fournit pas en quantité suffisante. Multipliant les sources du frêt, elles exploitent leurs navires dans de meilleures conditions et transportent les marchandises à meilleur compte.

Nous allons montrer maintenant comment nos colonies sont reliées à la métropole et nous examinerons ensuite les statistiques relatives à leurs importations en France.

Transports maritimes entre la France et ses colonies

(d'après le rapport présenté au congrès de la France d'Outremer, par M. Marchegay [*Journal de la marine marchande* du 16 juin 1927]).

Ils forment six groupes selon la situation géographique des colonies :

1° Groupe de l'Océan Indien. — La Compagnie des Messageries Maritimes, tous les 14 jours, la Compagnie

Havraise Péninsulaire tous les 20 jours et la Société Havraise de Navigation de l'Océan Indien environ tous les mois, assurent la liaison avec la Côte des Somalis, Madagascar et La Réunion. Les navires font escale à Djibouti.

2° Groupe de l'Océanie. — Les services contractuels des Messageries Maritimes assurent les services suivants:

a) Ligne d'Australie par Suez, 8 voyages par an.

b) Ligne de la Nouvelle-Calédonie par Panama, 1 voyage tous les deux mois environ.

c) Ligne annexe entre Sydney, Nouméa et les Nouvelles-Hébrides environ tous les mois, en correspondance à l'aller et au retour avec les navires rentrant en France des lignes d'Australie et de Nouvelle-Calédonie.

3° Groupe Asiatique. — L'Inde et l'Indo-Chine sont desservies par les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis.

Les services contractuels des Messageries Maritimes assurent la liaison avec l'Indo-Chine par deux services:

a) Par paquebots, un départ tous les mois sur Haï-phong.

b) Par paquebots, un départ tous les 14 jours sur Yokohama avec toucher à Saïgon.

En outre, les Messageries Maritimes ont deux lignes commerciales sur l'Indo-Chine et l'Extrême-Orient, plus de 25 départs par an.

Les Chargeurs Réunis ont deux services sur l'Indo-Chine:

a) Par paquebots, 13 départs par an de Bordeaux et Marseille.

b) Par cargos, 13 départs par an du Hâvre et Marseille.

Au total, chaque mois, il part 7 unités pour l'Indo-Chine. Les paquebots et cargos font escale à Djibouti. Pondichéry est desservi 13 fois par an par les paquebots des Messageries Maritimes et occasionnellement par les cargos.

4° Groupe de l'Atlantique. — La Compagnie Transatlantique exploite les services suivants sur la Guadeloupe, la Martinique et la Guyane:

a) Par paquebots, tous les 28 jours du Hâvre et Bordeaux sur les Antilles.

b) Par paquebots tous les 28 jours de Saint-Nazaire sur les Antilles.

c) Par vapeurs de charge toutes les trois semaines environ du Hâvre et de Bordeaux. Les cargos des lignes du Pacifique touchent Fort-de-France quatre fois par mois.

En outre, la ligne de la Nouvelle-Calédonie des Messageries Maritimes dessert Pointe-à-Pître et Fort-de-France et les cargos des Transports Maritimes desservent régulièrement Pointe-à-Pître.

5° Groupe de l'Afrique du Nord.

A. — De Marseille: a) Sur l'Algérie et la Tunisie par la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie

de Navigation Mixte et la Société des Transports à vapeur, 7 paquebots

b) Sur le Maroc, la Compagnie Paquet assure 44 services par an sur Tanger, Casablanca et 24 sur Tanger-Casablanca-Dakar.

B. — De Marseille et des autres ports méditerranéens:

a) Sur l'Algérie et la Tunisie: Compagnie Générale Transatlantique, Société Générale des Transports Maritimes, Compagnie de Navigation Mixte, etc... *b)* Sur le Maroc: Compagnies Paquet, Fabre et Freycinet.

C. — Des ports non méditerranéens: *a)* Sur l'Algérie et la Tunisie: Société Navale de l'Ouest (Le Havre), Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord (Dunkerque), Affréteurs Français (Rouen-Nantes), Hâvraise Péninsulaire (Le Havre), Transatlantique (Rouen, Nantes, Saint-Nizaire, Bordeaux, etc...). *b)* sur le Maroc: Transatlantique (Bordeaux), Cargos Algériens (Rouen-Dunkerque), Société Navale de l'Ouest (Dunkerque-Bordeaux), Delmas Frères (Rouen, Nantes, La Pallice, Bordeaux), etc...

6° Groupe de l'Afrique Occidentale. — En 1926, 7 compagnies assuraient le service avec l'Afrique Occidentale: Chargeurs Réunis, Freycinet, Fabre, Société Nouvelle de l'Ouest, Venture-Weir, Delmas Frères, Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, une dizaine de paquebots, une quarantaine de cargos.

*Statistiques des Importations Coloniales
par groupes de colonies*

(D'après M. de Marsaine, *Quinzaine coloniale* du
10 février 1928.)

Colonies de l'Océan Indien.

En 1925, elles ont importé en France 201.153 tonnes, dont 178.050 tonnes par navires français et 22.103 tonnes par navires étrangers.

La part des lignes françaises a donc été de 88,51 %.

En 1913, cette part avait été plus forte: 98,51 %.

La part des importations de 1913 l'emporte sur celle de 1925 de 1/10 environ. Si nous n'avons pas regagné notre situation antérieure, il faut voir là une conséquence de la guerre; un effort sérieux est fait pour reconquérir notre position.

Colonies d'Océanie.

En 1925, elles ont importé en France 19.879 tonnes dont 18.665 par navires français et 1.215 par navires étrangers.

La part des lignes françaises a donc été de: 93,89 %.

En 1913 cette part avait été de: 79,96 %.

Ces chiffres sont d'autant plus intéressants que ces colonies sont très éloignées de la métropole et que de nombreuses Compagnies s'y livrent à une concurrence effrénée.

Colonies d'Asie.

En 1925, elles ont importé en France 306.353 tonnes dont 234, 471 par navires français et 71.882 par navires étrangers.

La part des lignes françaises a donc été de: 76,54 %.

En 1913 cette part avait été de: 35,48 %.

Le pourcentage de la part du pavillon français dans les importations de ces colonies a donc presque doublé.

Colonies de l'Atlantique.

En 1925, elles ont importé en France 206.825 tonnes dont 196.625 par navires français et 10.260 par navires étrangers.

La part des lignes françaises a donc été de: 95,05 %.

En 1913 cette part avait été de: 75,65 %.

Il y a donc à signaler pour ces colonies un progrès très sensible sur 1913.

Colonies de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale.

En 1925, elles ont importé en France 440.695 tonnes dont 265.000 par navires français et 179.695 par navires étrangers.

La part de la France a donc été de: 59,26 %.

En 1913 cette part avait été de: 51,86 %.

Le progrès est peu sensible depuis 1913, 8 %. Cette faible augmentation s'explique par l'importance de la concurrence étrangère.

Colonies de l'Afrique du Nord.

En 1925 elles ont importé en France 3.176.636 tonnes dont 2.761.387 par navires français et 415.249 par navires étrangers.

La part de la France a donc été de: 85 %.

En 1913 cette part avait été de: 80,62 %

Il est à remarquer que le trafic avec l'Algérie est sous le monopole du pavillon.

Les statistiques générales suivantes permettent de se rendre compte des progrès réalisés depuis 1913 par le pavillon français dans les importations et les exportations de nos colonies:

	Années	Totaux en milliers de tonnes	Part du Pavillon François
	—		
Importations	{ 1913	2945	71,69 %
	{ 1925	4356	82,83 %
Exportations	{ 1913	1646	97,19 %
	{ 1925	1820	98,26 %

On voit que la part du pavillon français a augmenté de 10 % pour les importations. Quant au pour cent des exportations, il est voisin de son maximum et ne saurait guère être dépassé.

Ces résultats sont très satisfaisants. Ils montrent combien aujourd'hui est importante la part du pavillon français dans les importations et les exportations coloniales.

La question de l'organisation des communications avec nos colonies a été très controversée au cours des dernières années.

Différentes opinions ont été émises. A ce sujet, M. Marchegay s'exprime ainsi dans le rapport précité :

« Il en est une qui se détruit d'elle-même, c'est celle d'une flotte d'Etat. Une telle organisation ne tiendrait pas compte des nécessités commerciales de nos colonies et mettrait à la charge du Trésor le déficit inhérent à toute flotte d'Etat sous quelque latitude que ce soit.

» On parle également d'une flotte purement coloniale; cette conception est présentement utopique. Dans les circonstances actuelles la production est insuffisante pour faire vivre une telle flotte. Outre qu'avec les saisons le trafic varie en intensité, les récoltes ne se ressemblent pas tous les ans et ne peuvent assurer l'exploitation d'un nombre constant de navires...

» Il est vain également de rêver à une flotte coloniale de tramps. Ceux-ci rendent de grands services pour certains trafics et à certains moments de l'année. Ainsi, en Afrique Occidentale Française, les navires scandinaves, anglais et français contribuent d'une manière heureuse au transport des arachides, mais les tramps n'apportent aucune garantie et régularité de service ou de prix. Ils ne travaillent que dans la mesure où ils ont la certitude d'un bénéfice. Ils ne comportent pas de lien durable entre le transporteur et la clientèle.

» Par contre, en desservant nos colonies, à tout moment, aussi bien au cours des périodes prospères que malheureuses, par des services réguliers, nos lignes régulières sont véritablement associées au développement du trafic

colonial. Elles en sont un des éléments déterminants. Il n'est donc pas téméraire de dire que là réside la véritable formule pour les transports maritimes entre la France et ses possessions d'outremer. »

En ce qui concerne l'avenir, on s'est demandé si notre marine marchande serait à la hauteur du développement de la production coloniale.

« On peut répondre affirmativement, conclut M. Marchegay dans son rapport. Tout d'abord, en effet, il faut considérer que l'armement français, associé comme nous l'avons dit, au développement de la production coloniale suit de très près les signes de ce développement. Je n'en veux pour preuve que les études approfondies auxquelles les armateurs se livrent de la question du frêt colonial... C'est dire que l'armateur est à l'affût de toute possibilité de frêt. Mais, après avoir jaugé le rendement futur des colonies, il reste à doter les lignes maritimes du supplément de tonnage qui sera nécessaire. Problème facile, disent les hommes de métier. Alors que le développement de la production coloniale suppose la solution de problèmes multiples, coûteux et complexes: main-d'œuvre, voie ferrée, outillage des ports, etc.... il suffit de quelques semaines pour acheter un navire sur le marché, d'un ou deux ans pour le faire construire. On peut en conclure que les transports maritimes entre la France et les colonies ne seront pas en retard sur l'horaire de la production coloniale. »

CHAPITRE III

Les ports métropolitains

Comme nous venons de le voir, les produits de nos colonies pourront toujours être acheminés d'une façon satisfaisante vers la France.

Il nous reste à examiner comment les ports métropolitains peuvent les recevoir et les écouler vers les centres de consommation.

Avant la guerre, les ports métropolitains ne manquaient pas de quais, mais la plupart n'avaient pas d'outillage approprié pour le débarquement rapide des marchandises. On se contentait trop, pour mettre les marchandises à terre, d'engins omnibus dont le rendement était médiocre, et le déchargement des navires s'opérait trop souvent par les seuls moyens du bord. Les transports jusqu'aux magasins se faisaient encore couramment par brouettage ou à dos d'homme, et l'emploi des transporteurs mécaniques était exceptionnel. Les magasins et leurs moyens d'évacuation laissaient souvent à désirer.

On s'était déjà rendu compte avant 1914 de ces défec-

tuosités, et on s'efforçait d'y porter remède. Les nécessités de la guerre, l'augmentation du prix de la main d'œuvre, le développement du machinisme ont changé les anciennes méthodes. Aujourd'hui, la situation s'est sensiblement améliorée, les manipulations et l'écoulement des produits se font beaucoup plus rapidement grâce au développement des moyens de manutention et des moyens de transport qui se perfectionnent chaque jour. Le travail des ports s'industrialise de plus en plus.

Un grand progrès réalisé dans l'organisation des ports a été l'autonomie. Avant la loi du 12 juin 1920, tous les ports de commerce étaient construits et entretenus par l'Etat, d'où lenteur dans les études qui passaient, en cascade dans les bureaux, et qui y séjournaient parfois longtemps avant que ne soient donnés les ordres d'exécution. On a reconnu qu'il fallait renforcer l'autorité locale, et ce sont ces considérations qui ont entraîné pour certains d'entre eux la création du régime de l'autonomie. Ce nouveau régime a déjà porté ses fruits. Les travaux sont exécutés plus rapidement, ce qui permet d'accélérer les installations d'outillage, les navires n'attendent plus pour se faire décharger, l'encombrement des quais disparaît, l'écoulement des marchandises s'accélère, et il en résulte une plus grande prospérité des ports. L'expérience montre que ce régime devrait être étendu.

Il y a une autre amélioration qui pourrait être apportée à nos grands ports et qui serait de nature à augmenter encore leur trafic, c'est la création de zones franches à

leur proximité. M. Candace, député, a déposé dernièrement une proposition de loi qui a pour but d'autoriser les municipalités et les chambres de commerce des villes possédant un port maritime à créer des zones franches. Les grands ports étrangers, italiens et allemands, par exemple, qui ont pris un si grand développement depuis la guerre, en sont dotés, et nombre de ports secondaires reçoivent aujourd'hui la même amélioration. Il ne s'agit pas d'exempter de droit de douane toute une ville, mais de créer des entrepôts sur des surfaces sérieusement isolées de toute communication avec l'extérieur, où seraient déposées et traitées en franchise de douane les marchandises destinées à l'exportation. Celles destinées à la métropole paieraient les droits en franchissant les ports de la zone franche.

Parmi les ports français, une vingtaine peuvent débarquer des produits coloniaux, mais onze seulement en reçoivent. Ce sont: Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Malo, Brest, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux; Sète, Marseille et Nice.

Voici quelques renseignements sur les plus importants d'entre eux.

Dunkerque, par sa situation avantageuse sur la mer du Nord, est tout indiqué pour importer les produits coloniaux destinés aux régions du nord et du nord-est de la France.

Il reçoit du riz et du maïs d'Indo-Chine, de l'orge de l'Afrique du Nord, des oléagineux du Sénégal, du poisson de Terre-Neuve. Organisé pour recevoir des bois, il pourrait devenir importateur de bois coloniaux.

Déjà avant la guerre, il possédait un outillage important, des grues à vapeur, des ponts roulants et des grues roulantes hydrauliques et électriques au nombre d'environ 60. Depuis, son outillage s'est encore perfectionné; notamment il est muni d'appareils de chargement pneumatique permettant de faire passer les céréales des cales du navire dans les bélandres.

Cinq canaux et de nombreuses voies ferrées rayonnantes permettent d'évacuer rapidement les produits débarqués.

Le Havre est bien placé pour approvisionner en produits coloniaux la vallée de la Seine, la région parisienne, et même une partie de l'ouest de la France, quand la ligne du sud-ouest, depuis si longtemps espérée, pourra fonctionner.

Ses navires touchent toutes nos colonies. Parmi les produits qu'ils en rapportent, il faut citer entre autres : les peaux, le riz, le manioc, le maïs de Madagascar; le riz, le maïs, le poivre, le caoutchouc d'Indo-Chine; presque tout le nickel de la Nouvelle Calédonie; les rhums et les sucres de la Réunion et des Antilles; les arachides du Sénégal; les bois de la côte d'Ivoire et de l'Afrique Equatoriale.

Son outillage est des plus modernes. Il possède plus de 150 grues électriques, 15 à vapeur et 75 hydrauliques; des aspirateurs flottants à grande capacité pour les céréales; près de 100 hectares de terre-pleins et plus de 30 hectares de magasins. Il lui manquait jusqu'ici les moyens de réception des bois coloniaux; il s'organise rapidement pour leur déchargement, leur magasinage et leur classification.

Pour faciliter l'évacuation des produits, des gares de triage, qui faisaient défaut avant la guerre, ont été créées. Malheureusement, à part la Seine, Le Havre n'a comme moyen de communication avec l'intérieur du pays qu'une seule ligne de chemin de fer, Le Havre-Rouen-Paris. On se plaint avec raison de l'insuffisance de cette voie ferrée et de sa précarité. En effet, que l'écroulement d'un pont ou d'un tunnel se produise, et tout le trafic du port sera arrêté.

Rouen, grâce à la Seine est le port maritime du bassin parisien.

Il ne reçoit pas de produits des colonies proprement dites; par contre les vins et les céréales d'Algérie ainsi que les phosphates de Tunisie, y arrivent en grande quantité.

Sa capacité de manutention est considérable. Il possède notamment des installations permettant le débarquement direct des produits en vrac avec ensachage immédiat, pesée, et mise sur wagon. Il possède aussi des

moyens de manutention et de vastes terre-pleins pour le stockage des fûts, mais il manque de quais.

Rouen est avant tout un port de transit. Il dispose d'une flotte fluviale très importante: plus de 140 automoteurs, plus de 700 chalands et environ 200 remorqueurs, qui assure les transports sur Paris. Cependant on se plaint beaucoup des lenteurs imposées à la navigation. Elles sont dues, soit au pertès de temps résultant de la durée des éclusées, soit au défaut de profondeur de la Seine ou de la hauteur des ponts, qui limitent la capacité de chargement des péniches.

Nantes et Saint-Nazaire se complètent mutuellement, Saint-Nazaire port-maritime en eau profonde, pouvant être considéré comme l'avant port de Nantes, port fluvio-maritime.

Saint-Nazaire reçoit du riz d'Indo-Chine, des vins d'Algérie, des céréales d'Algérie et du Maroc, du cacao et du café des Antilles. Nantes importe pour ses raffineries du sucre de la Réunion et des Antilles, et pour ses savonneries des arachides du Sénégal.

Saint-Nazaire possède un grand nombre de grues, des élévateurs avec trémies, ensachage et bascule automatiques. Nantes a lui aussi des élévateurs, des aspirateurs pneumatiques et l'outillage nécessaire à la manipulation des phosphates.

Ces deux ports, bien que mal servis par la non navigabilité de la Loire, sont cependant reliés à tous les points du bassin du grand fleuve par de nombreuses voies fer-

rées et de nombreux canaux, qui assurent l'écoulement des produits qu'ils importent.

Bordeaux est situé sur la Garonne à 100 kilomètres de la mer. C'est un avantage, puisque les produits sont ainsi apportés par les navires au cœur même du pays, mais par contre la navigation est difficile en Gironde.

Bordeaux est en relations suivies avec l'Afrique Centrale dont il reçoit les arachides, l'huile de palme, les palmistes, le cacao, les bois, etc.; avec l'Afrique du Nord, dont il reçoit les céréales et les bestiaux, avec l'Indo-Chine qui lui envoie du riz et du maïs. Il reçoit aussi les produits des Antilles. De plus il est le marché de la morue depuis plusieurs siècles.

Il possède un outillage très moderne: plus de 200 grues de 1 tonne et demie à 10 tonnes, des élévateurs à grains qui permettent de retirer des cales des navires les céréales à la vitesse horaire de 300 tonnes. Le transport des navires aux magasins se fait par bandes transporteuses, de même que celui du magasin au wagon. Il est outillé d'une façon remarquable pour la réception des bois coloniaux: engins de levage puissants, systèmes de pesage approprié, emplacement pour le classement des bois, magasins munis de ponts roulants pour le stockage.

Bordeaux est bien desservi par les voies ferrées. Cependant son hinterland est assez restreint, et il cherche à étendre ses débouchés vers l'est. Notamment on va améliorer la Garonne entre Bordeaux et Castets, pour

rejoindre le canal latéral à la Garonne et augmenter le trafic par eau vers la région de Toulouse.

Marseille, par sa position sur la Méditerranée au débouché de la vallée du Rhône, elle-même en communication avec celles de la Loire, de la Seine et du Rhin, est particulièrement indiqué pour être le pourvoyeur en produits coloniaux d'une grande partie de la France.

Il est en relation avec toutes nos colonies, et on peut dire qu'il y a peu de produits coloniaux qu'il n'importe pas. C'est par lui qu'arrivent, en très grandes parties, les céréales, les bestiaux, les vins, la laine, les fruits, les primeurs, etc. de l'Afrique du Nord et en particulier de l'Algérie; le maïs et le riz de l'Indo-Chine; les peaux, le riz et le manioc de Madagascar; la plus grande partie des arachides du Sénégal; les bois de la Côte d'Ivoire et du Gabon; les denrées coloniales de la Réunion et des Antilles.

Il est pourvu d'un outillage perfectionné, qui lui permet de manipuler les marchandises avec une rapidité remarquable. A ce sujet on cite toujours le débarquement d'une cargaison de 3.000 tonnes de céréales en un jour, soit une vitesse horaire de 290 tonnes.

Jusqu'à ces derniers temps l'évacuation des produits débarqués à Marseille et dirigés vers l'intérieur devait se faire par voie ferrée. C'était là un grand obstacle à l'écoulement des matières pondéreuses. La mise en

exploitation du canal de Rove, qui va permettre l'emploi de la voie d'eau, mettra fin à cette situation, et permettra à Marseille de communiquer dans des conditions très avantageuses avec tout l'est et le nord de la France.

Les autres ports coloniaux de la métropole sont loin d'avoir un rôle négligeable. Sans qu'il soit nécessaire de parler d'eux, on voit d'après ce qui précède, que la France, grâce à la situation, à l'outillage, et aux moyens d'évacuation de ses principaux ports, est en état de recevoir tous les produits que ses colonies peuvent lui envoyer actuellement.

Mais on peut se demander si, dans l'avenir, quand nos colonies seront mises intensivement en valeur, et que leurs produits afflueront vers la France, les ports métropolitains n'arriveront pas à être embouteillés.

Ce danger ne semble guère à craindre.

D'abord l'excédent de produits coloniaux qui nous arrivera ne fera que remplacer une quantité à peu près équivalente de produits étrangers.

Ensuite, l'extension actuellement prévue de nos ports est une garantie de l'augmentation de leurs possibilités de déchargement et d'évacuation.

Par exemple :

Le Havre va s'étendre vers Honfleur.

Bordeaux gagne de plus en plus vers Bassens.

Marseille va bientôt atteindre L'Estaque, et grâce au canal de Rove, va créer de nouvelles installations jusque vers Caronte.

TITRE III

QUELQUES AUTRES CONDITIONS D'UTILISATION DES COLONIES POUR L'APPROVISIONNEMENT DE LA FRANCE

Dans les deux premiers titres de la deuxième partie, nous avons étudié les conditions essentielles de l'utilisation des colonies pour l'approvisionnement de la métropole.

Ne pouvant raisonnablement prétendre examiner dans ce travail toutes les autres conditions, nous n'en avons retenu que cinq qui nous ont paru assez importantes pour faire l'objet de ce titre III. Ce sont :

- 1° Le conditionnement des produits coloniaux.
- 2° L'organisation de marchés de produits coloniaux.
- 3° Le régime douanier colonial.
- 4° Le régime monétaire colonial.
- 5° La propagande coloniale.

CHAPITRE PREMIER

Le conditionnement des produits coloniaux

Qu'il s'agisse de matières premières ou d'objets d'alimentation, les produits coloniaux doivent répondre aux besoins et au goût des acheteurs nationaux. Si ceux-ci n'obtiennent pas satisfaction, ils continueront, comme par le passé, à acheter des produits étrangers; et ce serait là véritablement une bien singulière façon de faire contribuer les colonies à l'approvisionnement de la métropole. Pour ouvrir aux produits coloniaux l'accès des marchés métropolitains, il faut qu'ils soient conditionnés.

Dans son discours du 17 octobre 1927, prononcé à l'ouverture de la session de la délégation économique et financière, M. Olivier, gouverneur général de Madagascar, s'exprimait ainsi :

« La complexité du commerce et de l'industrie moderne est telle que l'acheteur ne peut plus se contenter d'une vague dénomination d'espèce. Il veut connaître exactement les caractéristiques des produits qui lui sont offerts. Si ceux-ci ne sont pas précisés, le classement se fait forcément au dernier rang de façon à éviter toute déconvenue de l'acheteur. Il est donc de l'intérêt évident du producteur que ses marchandises soient avant tout

classées dans une catégorie susceptible de relever le prix de vente. Mais le soin de la certification de la qualité ne peut naturellement être laissée au vendeur seul; il faut, en outre, une estampille plus ou moins officielle donnant toute garantie à l'acheteur. Une intervention, si faible soit-elle, de l'Administration s'impose pour protéger le producteur sérieux contre les abus de certains négociants malhonnêtes, qui tendraient à usurper l'estampille. Autrement dit, il faut une standardisation ou conditionnement officiel des produits. »

Toutes les colonies entrent dans cette voie. Voyons quelques exemples:

Au Togo, le haut-commissaire a institué un contrôle

Des vérificateurs sont nommés par la Chambre de commerce. Le contrôle est sous la surveillance des administrateurs. Il consiste en une expertise faite au lieu de production; un ticket de laissez-passer est uniquement délivré aux cotons non égrenés tout à fait blancs et propres. Le coton est alors transporté vers un centre d'égrenage. Les égreneuses devront être déclarées, les propriétaires devront se soumettre au contrôle des vérificateurs et ils refuseront d'égrener le coton sans ticket. En sortant des égreneuses, le coton sera vérifié à nouveau, puis il sera pressé et mis en balles.

Le commerce local se rend parfaitement compte du bien fondé de ces mesures.

A la Côte d'Ivoire, le conditionnement du coton a

été également organisé. Le lieutenant-gouverneur a fixé les conditions qu'il doit remplir pour être admis en circulation dans la colonie: à la vente, à l'achat et à l'exportation.

A Madagascar, le riz se vendant mal, le gouverneur général va préciser les conditions auxquelles il devra être astreint pour circuler dans l'île et être admis à l'exportation.

Au Sénégal, les mesures suivantes sont prises pour les gommes:

A partir du 1^{er} janvier 1928, ne pourront être mises en vente ou exportées que les gommes ne présentant pas plus de 3 % d'impuretés (sable, pierres, terre, débris végétaux).

Quand les impuretés ne dépassent pas 4 %, il y a obligation de reconditionner; dans le cas contraire, il y a infraction et des peines sont prévues.

Les gommes exportables sont classées en plusieurs catégories.

On voit donc que tous les produits coloniaux devraient être conditionnés toutes les fois que cela est possible.

Cette mesure peut paraître vexatoire à certains, mais c'est le seul moyen d'assurer la vente des produits. Par contre coup, le producteur sera incité à produire et nos achats à l'étranger diminueront.

CHAPITRE II

L'organisation de marchés de produits coloniaux

Raisonnablement, il ne saurait être question de diriger sur la métropole tous les produits exportés par ses colonies. Si celles-ci trouvent dans les pays voisins des débouchés avantageux, il est tout naturel qu'elles en profitent. C'est notamment le cas de l'Indo-Chine qui exporte surtout en Chine, au Siam, en Malaisie et au Japon.

Cette réserve faite, il semble nécessaire que, dans toute la mesure du possible, les produits de nos colonies servent à notre propre approvisionnement; il paraît indispensable qu'ils se dirigent d'une façon de plus en plus large vers les ports français.

Pour cela, il faudrait que les producteurs coloniaux ou leurs intermédiaires prennent l'habitude de consigner leurs produits dans un grand port métropolitain à des négociants attitrés dont l'activité et la compétence ont fait leurs preuves. Ces correspondants assureraient le placement des produits en entrant en relations avec les centres de consommation qu'ils savent susceptibles de les employer.

Au bout d'un certain temps, quand les qualités seront

bien suivies et susceptibles d'être garanties, quand les quantités seront assez importantes et les expéditions régulières, les négociants importateurs d'un même produit colonial pourront songer à organiser un marché et à s'entendre pour en rédiger la réglementation qu'ils feront ensuite homologuer.

L'organisation de ce marché sera avantageuse et pour les producteurs coloniaux et pour les acheteurs nationaux.

Les producteurs coloniaux pourront, au moment qui leur convient le mieux, vendre leurs produits à leur correspondant du port métropolitain qui les entreposera jusqu'à la vente. Ainsi, ils n'auront pas besoin de rechercher les acheteurs; ils éviteront beaucoup de frais, de pertes de temps et d'ennuis, et notamment ils ne seront pas à la merci d'une restriction toujours possible du cercle des acheteurs.

Puis, le prix courant des produits étant fixé au moyen de cotations indispensables, les producteurs coloniaux seront assurés de recevoir un prix qui leur permettra de réaliser un bénéfice raisonnable.

Etant assurés d'un part de toujours trouver des débouchés et d'autre part d'être suffisamment récompensés de leurs efforts, ils seront naturellement incités à développer leur production et ainsi à approvisionner plus largement la métropole.

De son côté, l'acheteur aura des garanties suffisantes, analogues à celles qu'il trouve ordinairement sur les marchés des produits étrangers:

Possibilité d'achat à époques régulières, les entrepôts des ports étant toujours suffisamment approvisionnés.

Produits de qualité bien définie, les marchandises étant classées en catégories bien caractérisées.

Prix établis par des experts en qui on peut avoir toute confiance.

On voit ainsi que l'organisation de marchés de produits coloniaux dans nos grands ports métropolitains permettra d'établir un courant stable et régulier de ces produits vers la France.

La métropole pourra s'approvisionner de plus en plus facilement en matières premières et les colonies verront de leur côté s'accroître leur production, c'est-à-dire leur prospérité.

CHAPITRE III

Le régime douanier colonial

Parmi les facteurs qui influent sur la vie économique d'un pays figure le régime douanier. L'activité industrielle, commerciale et agricole peut être gravement atteinte si les tarifs douaniers sont trop élevés ou trop faibles et ne répondent pas aux échanges naturels du pays. Nos colonies n'échappent pas à cette règle. Leur essor, leur activité productive et par suite leurs possibilités de contribuer à l'approvisionnement de la France dépendent donc en partie de leur régime douanier

Longtemps, la France, ainsi d'ailleurs que les autres pays européens, a considéré ses possessions comme un domaine où elle avait seule accès : c'était le régime du pacte colonial. Ce régime avait un caractère lésionnaire pour les colonies et si anti-économique que l'on fut obligé, pendant la première moitié du XIX^m^e siècle, d'étendre sans cesse les facilités en faveur des produits coloniaux. La conception libérale, qui dominait la politique économique vers 1860, finit par ramener sa suppression. Elle fut prononcée par la loi du 3 juillet 1861. Les colonies furent alors dotées de l'autonomie douanière ; mais elles abusèrent de leur liberté et, sous la pression des industriels

métropolitains, on en vint au système de l'assimilation, tout en laissant l'autonomie à un petit nombre d'entre elles. Ce fut le régime mixte de la loi du 11 juin 1892.

Après la guerre, il devint évident qu'une réforme douanière coloniale s'imposait. Des études très sérieuses avaient bien été entreprises dans ce but, de 1906 à 1914, mais n'avaient pas pu aboutir. Après bien des discussions, on finit par mettre sur pied un projet qui devint la loi du 13 avril 1928.

Cette loi répond-t-elle aux besoins économiques de nos colonies ? Y est-elle suffisamment adaptée pour favoriser leur essor ?

Pour répondre, il convient de passer en revue les principaux défauts connus à la loi précédente du 11 juin 1892, et de voir dans quelle mesure la loi actuellement en vigueur y remédie.

Comme on le sait, la loi de 1892 divisait les colonies en deux groupes : les colonies non assimilées et les colonies assimilées.

En ce qui concerne les colonies non assimilées, on se plaignait, tant dans les milieux métropolitains que dans les milieux coloniaux, que ces colonies n'approvisionnaient pas suffisamment la France en raison des taxes d'entrée qui frappaient leurs produits. Régulièrement, en effet, les colonies autonomes devaient acquitter le tarif minimum, mais cette situation était si contraire à tous les intérêts que des détaxations et des exemptions furent successivement accordées à plusieurs produits par des

décrets rendus en Conseil d'Etat. On s'acheminait donc vers la franchise générale, mais beaucoup trop lentement. On se plaignait aussi de la lenteur de la procédure à suivre en vue de rendre applicables les tarifs proposés par les colonies.

En ce qui concerne les colonies assimilées, de beaucoup les plus nombreuses, des intérêts puissants étaient en présence et la question était des plus compliquées.

Les industriels métropolitains demandaient naturellement que la production nationale fût protégée. De leur côté, les colonies voulaient leur autonomie. Elles faisaient valoir le caractère tout artificiel de l'assimilation. Des tarifs douaniers ne peuvent fonctionner d'une manière satisfaisante que s'ils sont bien adaptés à la situation économique des pays auxquels ils s'appliquent. Or, les colonies sont si différentes économiquement de la métropole, que leur appliquer les tarifs métropolitains conduit à des anomalies dangereuses. De plus, il est injuste de sacrifier aux intérêts d'industriels influents les intérêts bien plus considérables et plus intéressants des colonies. Enfin, la situation économique coloniale ayant une influence certaine sur celle de la métropole, cette politique si préjudiciable aux colonies finirait fatalement, à la longue, par nuire à la France.

L'exemple de St-Pierre et Miquelon qui recevait son autonomie en 1914, semblait donner raison aux partisans de la liberté et marquer un pas vers la suppression de l'assimilation. Pourtant étant donnée l'importance

des intérêts opposés, il ne fallait pas opérer une réforme brutale en abolissant purement et simplement le système de l'assimilation. Il convenait de corriger ce régime au moyens de dérogations. Ces dérogations devaient pouvoir être demandées après délibération par les conseils généraux et les conseils d'administration des colonies, et il était utile que les demandes soumises au Conseil d'Etat fussent instruites le plus rapidement possible afin que les mesures prises interviennent au moment opportun.

La loi du 13 avril 1928 corrige bien des défauts reprochés à celle de 1892.

Les colonies non assimilées obtiennent en grand partie satisfaction. Tous leurs produits bénéficient maintenant de la franchise douanière, à condition :

1° Que les colonies accordent un régime préférentiel aux produits français.

2° Qu'il s'agisse de matières premières ou d'objets d'alimentation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, on applique le tarif minimum, sauf quelques exceptions, ou sauf détaxes ou exemptions accordées par décret.

En ce qui concerne l'établissement des tarifs, la procédure est rendue plus rapide. Les propositions de tarif douanier présentées par les colonies sont publiées au *Journal Officiel* dans les huit jours de leur réception par le Ministre des colonies et transmises dans le même délai aux ministres intéressés. Dans le cas où il n'aurait pas

été statué sur ces propositions dans les trois mois, elles seraient mises en vigueur par l'autorité locale, cette dernière en informerait le ministre par câble, et la promulgation serait portée à la connaissance du public par un avis inséré au *Journal Officiel*.

Le désir des colonies assimilées de recevoir l'autonomie n'est pas satisfait, sauf pour le Gabon et pour la Nouvelle-Calédonie. Toutefois, elles obtiennent de sensibles avantages.

D'abord, la franchise est accordée à tous leurs produits à leur entrée en France.

Puis, et c'est là l'avantage le plus important, désormais, les dérogations au régime douanier métropolitain, pour les colonies assimilées, joueront beaucoup plus largement qu'auparavant. La loi de 1892 prévoyait des dérogations, mais, dans la pratique, des oppositions bureaucratiques à Paris les ajournaient indéfiniment. Nos gouverneurs généraux et gouverneurs bénéficieront maintenant d'un délai de trois mois pour appliquer le tarif métropolitain. Pendant ce délai, ils auront la faculté de proposer tels changements qui leur semblera convenable. Et si dans les trois mois suivant la réception de leurs propositions aucun décret n'est intervenu, elles prendront automatiquement force de loi, le Parlement ayant toute latitude, par la suite, de revenir sur la question.

Ainsi, les colonies assimilées pourront-elles se nanter d'une armature douanière correspondant à leur économie particulière.

La mise en valeur de nos colonies ne peut manquer d'être grandement favorisée par l'application de la loi du 13 avril 1928. De l'avis de tous, sous l'empire de la loi de 1892, la France ne tirait pas de ses possessions toutes les matières premières et tous les produits d'alimentation qu'elle aurait pu y trouver plus avantageusement qu'à l'étranger. Maintenant, grâce aux sages mesures prises par le législateur, on verra s'accroître la capacité productive de notre domaine colonial et notre approvisionnement s'en ressentira très heureusement.

Remarques. — 1° La nouvelle loi douanière ne s'occupe pas de l'Afrique du Nord ni de la Syrie.

L'Algérie forme avec la métropole une union douanière. Tous ses produits, sauf de très rares exceptions, sont admis en franchise. Français et Algériens sont très satisfaits de ce régime.

Les produits marocains sont soumis aux droits du tarif minimum, sauf certains qui sont admis en franchise par contingentement. Aucune réforme n'est possible en raison des accords internationaux.

A part les céréales, admises sans restriction, et un certain nombre de produits admis en franchise jusqu'à concurrence de quantités déterminées annuellement par décret, la Tunisie est soumise au tarif minimum. On se plaint avec raison de cet état de choses qui handicape sérieusement les exportations vers la France. On de-

mande même l'admission de la Tunisie dans l'Union franco-algérienne qui a fait ses preuves.

Quant à la Syrie, ses produits paient les droits du tarif minimum. La franchise faciliterait là aussi les exportations vers la France.

2° Les pays africains sous mandat, Togo et Cameroun, ont été incorporés par la loi du 13 avril 1928 dans les colonies non assimilées et ils bénéficient de tous les avantages accordés à ces dernières.

CHAPITRE IV

Le régime monétaire colonial

Dans tous les pays, et cela est devenu beaucoup plus sensible pendant et depuis la guerre, le régime monétaire exerce une grande influence sur la vie économique. En effet, la monnaie étant par définition l'instrument des échanges, fait partie de l'outillage économique, tout comme les routes et les chemins de fer. Il en est naturellement de même dans nos colonies. On peut donc dire que leur régime monétaire est un facteur non négligeable de leur développement et, par suite, de leur faculté de participer à l'approvisionnement de la France.

En mettant à part les Etablissements de l'Inde qui ont le même régime monétaire que l'Inde anglaise, deux systèmes existent dans nos colonies : le système de l'assimilation et le système de l'autonomie.

L'assimilation est de beaucoup la plus répandue. Eten due progressivement, elle est arrivée à englober toutes nos colonies à l'exception de l'Indochine qui jouit encore de l'autonomie. La prépondérance de ce système s'explique par les grands avantages qu'il procure tant à la métropole qu'aux colonies. D'abord, il réalise l'unité de monnaie et facilite les relations commerciales en

évitant les inconvénients du change. La métropole et ses possessions peuvent plus facilement satisfaire leurs besoins réciproques. Puis, il augmente la sécurité des placements. Les capitalistes hésitent moins à investir leur argent dans les entreprises coloniales et à souscrire aux emprunts émis par les Gouvernements coloniaux, ce qui permet une mise en valeur plus rapide. La supériorité de l'assimilation paraissait bien établie avant la guerre, quand le franc avait une valeur intrinsèque. Tout le monde alors la préférait à l'autonomie.

Mais la guerre a entraîné le cours forcé. Le franc n'a plus eu de valeur par lui-même et est devenu instable. Les conséquences de cet état de choses ont amené certaines personnes à douter de l'efficacité de l'assimilation et à se rallier à l'autonomie. Voilà ce que dit à propos de l'autonomie monétaire M. de Lannoy, économiste belge (passage cité par M. Girault dans ses *Principes de Législation coloniale*) :

« Le grand avantage de ce système, c'est de laisser chacune des parties en cause, la métropole de ses colonies, la capacité d'achat qui correspond à l'état de ces comptes extérieurs et de ne pas englober des colonies dans la crise monétaire qui atteint la métropole. En renonçant à imposer à ses colonies son papier monnaie, la métropole leur évite les dommages d'un change déprimé ; elle leur laisse la possibilité de compléter leur outillage à des conditions favorables ; elle leur permet de tirer parti de la position privilégiée qu'occupe toujours,

en période de crise monétaire générale, un pays qui a des excédents d'exportation. Si, en accordant à ses colonies l'autonomie monétaire, la métropole accroît leur prospérité, elle ne peut qu'y trouver profit elle-même, car ce seront ses nationaux qui, le plus souvent, bénéficieront de l'essor que prendront les entreprises coloniales. »

L'opinion de M. de Lannoy semble bien avoir été exacte tant qu'a duré la période d'instabilité, et la prospérité remarquable que, pendant et depuis les hostilités, l'autonomie a procuré à l'Indochine, paraît bien la confirmer.

Mais, le 26 juin 1928, la stabilisation légale du franc a été réalisée. Le monométalisme a été adopté et les pièces d'argent n'ont plus qu'une valeur conventionnelle sans égard à leur titre de métal fin.

Bien que le nouveau franc vaille cinq fois moins d'or que celui d'avant guerre, la situation monétaire actuelle ressemble à celle d'avant 1914 en ce sens que nous possédons désormais une unité monétaire qui a une valeur propre et qui est à l'abri de l'instabilité.

Il paraît résulter de là qu'actuellement, comme avant la guerre, la préférence doit être donnée à l'assimilation, en raison des avantages déjà cités. Il semble donc très heureux que la plupart de nos colonies soient soumises à ce système.

Logiquement, d'après ce qui précède, l'Indochine,

seule colonie encore autonome, devrait être assimilée à son tour.

« Mais, comme le dit M. François Marsal, dans un interview relaté dans la *Dépêche Coloniale*, du 13 juillet 1928, l'unité de la France n'implique pas une compète uniformité d'institution dans ses territoires métropolitains et coloniaux. La doctrine de l'assimilation a été abandonnée dans la plupart des domaines pour faire place à une politique de coopération. Dans le domaine économique, il serait très utile, pour coopérer, que la piastre fut une monnaie d'or, mais il ne paraît pas nécessaire de l'assimiler au franc. »

La stabilisation de la piastre semble nécessaire à beaucoup de personnes en France en raison des inconvénients qui résultent de son caractère instable. D'abord, l'instabilité entrave les transactions en rendant les prévisions très difficiles. Puis, elle laisse peser sur ceux qui ont fait des investissements en Indochine la menace d'une dépréciation de leurs avoirs au cas d'une baisse de l'argent. Cela entraîne une diminution très notable de nouveaux investissements et la mise en valeur de notre colonie par les capitaux français peut se trouver ralentie.

Certains, cependant, font de graves objections :

L'Indochine, disent-ils, fait peu d'affaires avec les pays occidentaux à monnaie d'or ; elle entretient surtout des relations commerciales avec les pays d'Asie qui n'ont pas encore abandonné le monométallisme argent. Il y a donc grand intérêt pour elle à ne pas entraver son

commerce avec ses voisins, qui est très prospère, en renonçant à la monnaie d'argent.

L'Indochine, font-ils encore remarquer, est, à la différence de nos autres colonies, un pays où la population est nombreuse, intelligente, instruite même, et peut se faire une opinion. Les indochinois sont bien habitués à la monnaie d'argent grâce à laquelle pendant et depuis la guerre ils ont évité la vie chère et ont pu s'enrichir. Ils n'éprouvent nullement le besoin de changer leur régime monétaire, même si on leur dit que c'est pour l'améliorer.

Ces arguments ont bien leur poids ; il semble donc qu'il faut agir avec prudence et ne rien brusquer.

M. François Marsal conclut très bien, dans l'interview déjà citée :

« L'introduction de l'étalon or en Indochine est un problème important, très délicat. Il faut prendre garde que l'économie du pays peut se ressentir de la moindre erreur et surtout qu'il convient de ne pas heurter les sentiments d'une population dont on ne peut pas attendre une compréhension des réformes monétaires plus grande que celle manifestée par la moyenne des Européens. Le seul principe que j'oserais affirmer en la matière c'est qu'il faut opérer ces réformes en y apportant le minimum de modifications aux habitudes des populations indochinoises : c'est une des conditions essentielles du succès. Pour le reste, il sera indispensable qu'une commission technique étudie avec le plus grand soin les conséquences

possibles des modalités envisagées et procède à une large consultation de tous les intéressés. »

Une question très importante, qu'il convient de voir, à l'occasion de l'étude du régime monétaire colonial, est celle de l'approvisionnement des colonies en monnaie métallique.

Si l'indigène n'a pas assez de monnaie, il éprouve les plus grandes difficultés pour acheter et pour vendre, et il a tendance à limiter sa production. Pour se procurer les quelques objets dont il a besoin, il est amené à pratiquer le troc, toujours compliqué, et souvent entaché de fraude. Ces inconvénients montrent l'impérieuse nécessité de pourvoir les colonies de monnaie. La difficulté des transactions a bien entraîné l'introduction de pièces de toutes sortes provenant d'Europe ou des pays voisins, mais ces pièces sont trop nombreuses, et, de plus, il y a inconvénient pour la facilité et la loyauté des échanges, à ce que les indigènes se servent de monnaies si diverses.

Ce qu'il faut dans nos colonies, c'est une monnaie que les habitants connaissent bien, une monnaie frappée par une autorité qui leur inspire confiance.

Cette monnaie doit, de plus, être de la petite, de la très petite monnaie, car elle est destinée à servir d'intermédiaire dans des échanges de minime importance.

Enfin, cette monnaie doit être métallique car, le plus souvent, les indigènes ne veulent pas de monnaie de papier qu'ils considèrent comme n'ayant aucune valeur et qui, d'ailleurs, deviendrait promptement inutilisable au contact de leurs mains.

CHAPITRE V.

La propagande coloniale

La plupart des Français ignorent tout des colonies et parmi les personnes instruites combien peu s'y intéressent ! C'est par une propagande habile, tenace et variée, que l'on arrivera à former une mentalité coloniale et à faire comprendre aux ignorants comme aux indifférents l'importance de l'aide que les colonies peuvent apporter à la France.

Atteindre le grand public est la principale tâche de la propagande coloniale. Le grand public, c'est la foule de ceux dont on ne peut pas attendre une étude spontanée ou tant soit peu sérieuse des questions coloniales. Il convient donc de l'instruire sans lui imposer d'effort, en quelque sorte en l'amusant.

Les conférences semblent être un moyen très efficace ; sous l'impulsion du Ministre des colonies, un gros effort a été fait par des comités de propagande composés de personnalités connues : industriels, commerçants et gens que le développement des colonies intéresse particulièrement. Ces comités font appel, soit à des professeurs, soit à des coloniaux en résidence dans leur ressort, soit à des conférenciers mis à leur disposition par les diverses

agences des colonies. Cet effort doit être continué sans relâche, car l'expérience de ces dernières années a montré que la conférence est un passe temps très goûté du public. Dans certaines villes, une deuxième conférence a même été demandée.

Les conférences seront heureusement complétées par des projections et par des films. Certains gouvernements coloniaux font éditer des films dont ils envoient un certain nombre d'exemplaires à leurs agences économiques à Paris qui les mettent gratuitement à la disposition des comités. Cet exemple devrait être suivi par tous les Gouvernements coloniaux.

Les agences utilisent aussi, pour la divulgation coloniale, les conférences par T.S.F. Il serait très utile d'employer de plus en plus ce moyen, car le T.S.F. se démocratise tous les jours davantage. Grâce à elle, la parole coloniale pourra se faire entendre dans un nombre toujours plus grand de foyers.

Il est aussi nécessaire de développer la propagande par les journaux et les revues. De grands progrès ont déjà été accomplis. En dehors de la presse coloniale proprement dite qui s'est particulièrement développée, beaucoup de grands quotidiens consacrent régulièrement des pages aux questions coloniales. On pourrait faire mieux encore en faisant appel à la presse régionale, trop négligée jusqu'à ce jour. Par l'intermédiaire des comités de propagande, des articles rédigés par les services du

Ministère ou par des particuliers, pourraient être insérés dans les journaux provinciaux.

Enfin, les expositions comme celle de Marseille de 1922 et celle qu'on organise à Paris pour 1931, peuvent exercer une grande influence. Quoique ayant une moindre portée, sont très utiles aussi les stands coloniaux organisés à l'occasion des foires régionales.

Par tous ces moyens, le public apprendra peu à peu de grandes vérités concernant les colonies. Notamment il se rendra compte de l'importance et de la variété des produits que les colonies peuvent nous fournir. Il apprendra qu'il a payé en 1927 à l'étranger : pour ses vêtements plus de 5 milliards de laine, plus de 3 milliards de coton, plus d'un milliard de soie ; pour sa nourriture, plus de 4 milliards de blé, plus d'un milliard de café, etc...

Il se rendra aussi compte du rôle important qu'il est appelé à jouer comme consommateur en demandant à ses fournisseurs des produits coloniaux, de préférence aux pays étrangers. Par exemple en demandant du riz indochinois ou malgache au lieu du riz américain dit Caroline.

A côté de la propagande auprès du public, se placent des propagandes plus spéciales visant certaines catégories de Français :

En premier lieu, il y a une propagande très fructueuse à faire auprès des jeunes gens qui commencent à penser à une carrière. Depuis quelques années, on a beaucoup fait dans ce sens dans nos écoles. Dans tous les enseignement : primaire, secondaire supérieur, une place de

plus en plus grande est réservée aux questions coloniales. De bons résultats ont déjà été obtenus et on remarque que le nombre et surtout la qualité de ceux qui cherchent à s'employer aux colonies ont beaucoup augmenté. Les maîtres pourraient accroître l'importance de ce mouvement en pratiquant l'orientation coloniale, en signalant à leurs élèves les carrières coloniales capables d'attirer leur activité et en mettant en relief les avantages qu'elles peuvent leur procurer.

Il y aurait aussi grand intérêt à intensifier la propagande auprès des industriels et des commerçants. Un trop grand nombre encore manquent de renseignements sur les matières premières que les colonies pourraient leur fournir et sur les produits fabriqués dont elles ont besoin, ainsi que sur les conditions de transport. Les comités de propagande déjà cités font un gros effort pour combler cette lacune. Ils reçoivent des agences des colonies des documents le plus souvent sous forme de monographies contenant des renseignements sur les importations, sur les douanes, sur les questions d'emballage, d'expédition et de vente. Ils entrent directement en rapport avec les industriels et les commerçants qu'ils renseignent sur les questions se rapportant à leur spécialité. Ils font des enquêtes sur les articles importés dans nos colonies que l'industrie régionale peut produire ainsi que sur les matières premières coloniales qui pourraient être consommées dans la région.

Une propagande active doit être faite auprès des capi-

talistes. Sans doute, un grand pas a été fait. Contrairement à ce qui se passait avant la guerre, l'épargne répond largement aux demandes de capitaux destinés à la mise en valeur des colonies. Mais il convient de faire en sorte que cet état d'esprit demeure, que ce mouvement ne se ralentisse pas. Il faut que les préjugés d'avant guerre sur les avantages des placements métropolitains et étrangers ne puissent pas reprendre le dessus.

La propagande coloniale pourrait sans doute revêtir encore d'autres formes ; les quelques modes envisagés suffisent cependant à montrer son importance en vue d'une meilleure utilisation des colonies pour l'approvisionnement de la France.

Vu :
Le Président de la Thèse,
NOGARO.

Vu :
Le Doyen,
H. BERTHÉLEMY

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur
de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

Documents officiels

- Direction Générale des Douanes, tableau général du commerce et de la navigation, années 1913 et 1919 à 1926.
- Direction Générale des Douanes, Documents statistiques sur le commerce de la France, années 1911 à 1913 et 1919 à 1927.
- Agence Générale des Colonies, Renseignements généraux sur le commerce des colonies, année 1925.

Ouvrages

- GIRAULT (Arthur). — *Principes de colonisation et de législation coloniale*, 4 volumes, Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1923.
- PERREAU (Camille). — *Cours d'économie politique*, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1925.
- TRUCHY (Henri). — *Cours d'économie politique*, Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1921.
- SARRAUT (Albert). — *La mise en valeur des colonies françaises*, Payot, Paris, 1923.
- DOUCET (Robert). — *Les Colonies françaises*, édition « Notre Domaine Colonial », Paris, 1922.
- DEWAVRIN (Maurice). — *Comment mettre en valeur notre domaine colonial*, Librairie des Sciences politiques et sociales, Paris, 1920.
- HOMBERG (Octave). — *La France des cinq parties du monde*, Librairie Plon, Paris.

- RESTANY (Paul). — *Le Problème des capitaux dans les colonies françaises*, Librairie Dalloz, Paris, 1924.
- RONDET-SAINT. — *Dans notre empire noir*, Librairie Plon, Paris, 1912.
- Dr. RIGOLLET. — *Evolution de l'assistance médicale en Afrique Occidentale française*, Agence économique de l'A. O. F. G., Paris, 1922.

Revue et Journaux

Collection des revues suivantes :

- L'Afrique Française.*
- L'Asie Française.*
- L'Océanie Française.*
- Le Mois Colonial et Maritime.*
- La Quinzaine Coloniale.*
- Les Cahiers Coloniaux de l'Institut colonial de Marseille.*
- Le Journal de la Marine Marchande.*
- Mer et Colonies.*

Collection de la *Dépêche Coloniale et Maritime*, années 1925-1928.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
------------------------	---

PREMIERE PARTIE

Ce dont la France a besoin et ce qu'elle trouve dans ses colonies

CHAPITRE PREMIER. — Les importations totales et les importations coloniales en 1927. — Leur comparaison	13
CHAPITRE II. — Les importations coloniales actuelles et celles de 1913. — Leur comparaison	21
CHAPITRE III. — Les variations des importations coloniales depuis la guerre	29
CHAPITRE IV. — La part des différentes colonies dans les importations de 1925	36
CHAPITRE V. — Les parts de la France, des colonies françaises et de l'Etranger dans les exportations totales des colonies	47

DEUXIEME PARTIE

Conditions d'utilisation des Colonies pour l'approvisionnement de la France

Titre I. — LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION

CHAPITRE PREMIER. — Le problème de la main-d'œuvre .	57
CHAPITRE II. — Le problème des capitaux	93
CHAPITRE III. — L'augmentation et l'amélioration des produits	108

